



SÉMINAIRE PUBLIC

ORGANISÉ PAR L'ASSOCIATION *A10 GRATUITE*

JEUDI 2 FÉVRIER 2017

AU SÉNAT

**Les autoroutes au service de l'intérêt général,
des populations et des territoires :
l'action pour la gratuité des tronçons franciliens
des autoroutes A 10 et A 11.**



SOMMAIRE

MATINÉE - première partie sous la présidence de Bernard VERA, Sénateur de l'Essonne

Présentation de la problématique

Accueil par Bernard VERA, sénateur de l'Essonne	p. 3
Jean-Claude LAGRON, président d'A10 Gratuite	p. 5
Joëlle PERINET, Les Ullis	p. 12
Jean-Marie PILLET, vice-président ASCVEG, association adhérente à la FEEL	p. 13
Elisabeth DAILLY, maire d'Étréchy	p. 13
Gonzalo DELGADO, représentant Grégory COURTAS, maire de Pussay	p. 14
Jean-Michel BRUNEAUD, représentant Jean-Claude HUSSON, maire de Saint-Arnoult	p. 14
François JOUSSET, conseiller municipal d'Étampes	p. 15
Martine TROFLEAU, coordinatrice en tant que présidente de la Fédération Environnement Eure-et-Loir (FEEL), du Collectif des associations, des syndicats et des élus luttant contre la mise en concession des RN 154 et RN 12	p. 16

MATINÉE - seconde partie sous la présidence de Vincent DELAHAYE, Sénateur-maire de Massy

Points de vues des collectivités territoriales

Vincent DELAHAYE, sénateur de l'Essonne	p. 17
Bruno PHILIBERT, représentant le Conseil départemental de l'Essonne	p. 17
Lecture des messages reçus par internet : Famille Lè d'Ablis ; Arnaud ; Max de Dourdan	p. 19
Jean-Raymond HUGONET, président de l'Union des maires de l'Essonne, maire de Limours, conseiller régional d'Île-de-France	p. 21
Vincent DELAHAYE	p. 22
Gérard TESSIER, président de l'association "Bien vivre à La Ville-du-Bois"	p. 23
Joëlle PERINET	p. 24
Jean-Claude LAGRON	p. 24
Régine PIARD, Dourdan	p. 25
Bruno PHILIBERT	p. 26
Elisabeth DAILLY	p. 26
Jean-Claude LAGRON	p. 26
Elisabeth DAILLY	p. 27
Vincent DELAHAYE	p. 27

Bernard VERA	p. 27
Évelyne DIDIER, sénatrice de Meurthe-et-Moselle	p. 28
Bernard VERA	p. 28

APRÈS-MIDI

sous la présidence de Bernard VERA, en remplacement de Serge DASSAULT

Propositions parlementaires pour des réformes structurelles de la politique autoroutière

Jean-Claude LAGRON	p. 29
Nicolas DUPONT-AIGNAN, député de l'Essonne	p. 29
Mario HURTAUD, Saint-Chéron	p. 32
Évelyne DIDIER	p. 32
Martine TROFLEAU	p. 32
Évelyne DIDIER	p. 33
Nicolas DUPONT-AIGNAN	p. 33
Bernard RICHARD, salarié Cofiroute, secrétaire général du Syndicat général du Personnel des autoroutes	p. 34
Évelyne DIDIER	p. 34
Un intervenant dans la salle	p. 36
Évelyne DIDIER	p. 36
Jean-Claude LAGRON	p. 37
Évelyne DIDIER	p. 38
Jean-Michel BRUNEAUD	p. 38
Évelyne DIDIER	p. 38
Catherine DAMON, conseillère municipale d'Étréchy	p. 39
Évelyne DIDIER	p. 39
Mario HURTAUD	p. 39
Bernard VERA	p. 40
Jean-Marie PILLET	p. 40

Réflexions sur nos travaux et perspectives d'action

Jean-Claude LAGRON	p. 40
--------------------	-------

ANNEXES

Diaporama du Conseil départemental de l'Essonne	p. 43
Contribution de Claire-Lise CAMPION, sénatrice de l'Essonne	p. 46
Contributions d'Évelyne DIDIER	p. 48
Proposition de loi déposée au Sénat le 25 octobre 2011 par Évelyne DIDIER et le groupe CRC	p. 48
Textes parlementaires de référence	p. 50

MATINÉE - Première partie

sous la présidence de Bernard VERA, Sénateur de l'Essonne

BERNARD VERA

Sénateur de l'Essonne

Mesdames, Messieurs, et chers amis,

Je suis très heureux de vous accueillir en tant que sénateur de l'Essonne, dans ce Palais du Luxembourg à l'occasion de l'organisation de ce séminaire.

Je voudrais vous remercier de votre présence et de l'intérêt que vous portez au thème de notre séminaire. Je voudrais remercier très chaleureusement les quatre autres parlementaires sénateurs de l'Essonne qui ont répondu favorablement à ma sollicitation et qui parraient également ce séminaire.

Je salue à mes côtés M. Vincent DELAHAYE. Je dois excuser M^{me} Claire-Lise CAMPION et M. Michel BERSON, qui pour des raisons de santé ne pourront pas être présents. M^{me} Claire-Lise CAMPION a envoyé un message que nous allons lire dans le cadre de la journée. M. Serge DASSAULT devrait être présent pour présider la séance de cet après-midi. Je voudrais en profiter aussi pour saluer la présence parmi nous de M^{me} DAILLY, maire d'Étrechy, de M. DASSA, maire de Briis-sous-Forges, de M. DELGADO qui représente M. COURTAS, maire de Pussay, de M. BRUNEAU qui représente M. HUSSON, maire de Saint-Arnoult-en-Yvelines, je dois aussi saluer M^{me} Évelyne DIDIER, sénatrice de Meurthe-et-Moselle qui, cet après-midi, interviendra sur la thématique des solutions à faire émerger. Elle a tenu à s'imprégner du débat qui allait avoir lieu, elle est donc présente dès ce matin parmi nous.

Je voudrais évidemment remercier et saluer les membres de l'Association A 10 Gratuite, qui représentent ici les usagers, remercier aussi de la présence des syndicalistes de l'Unsa qui représentent les salariés de Cofiroute, et enfin, je voudrais saluer les représentants des associations qui luttent contre la mise en concession de la RN 154. Voilà pour les salutations aux uns et aux autres, et je remercie aussi la presse de l'Essonne qui est présente et qui marque son intérêt pour cet événement, en particuliers *Le Parisien*.

Je voudrais maintenant vous présenter rapidement ce séminaire. Je vous rappelle le thème global qui s'intitule "*Les autoroutes au service de l'intérêt général, des popula-*



© J.P. Siney

tions et des territoires" et nous déclinerons ce thème sur l'idée de l'action pour la gratuité des tronçons franciliens des autoroutes A 10 et A 11.

D'emblée, on comprend bien que ce séminaire a aussi un sens à caractère national, puisqu'il va être une contribution à une réflexion nationale sur la gestion des infrastructures autoroutières. Ce séminaire se déroulera en quatre parties. Chacune de ces parties sera présidée par un sénateur de l'Essonne.

Ce matin, la problématique sera présentée par le Président de l'Association A 10 Gratuite, M. Jean-Claude LAGRON, puis, nous écouterons le point de vue des collectivités territoriales (communes, départements, région). Cette séance sera présidée par M. DELAHAYE.

Après la pause, cet après-midi, nous examinerons les propositions des parlementaires qui ont été formulées ces dernières années en vue de réformes structurelles. Cette séquence sera donc présidée par M. Serge DASSAULT.

Enfin, nous aurons une dernière partie qui consistera pour l'Association A 10 Gratuite à vous livrer ses réflexions sur le sujet. Je voudrais aussi signaler et saluer la pré-

sence de M. Bruno PHILIBERT qui interviendra tout à l'heure en tant que représentant du Conseil départemental de l'Essonne. Après chacune des séquences, nous vous proposons d'avoir un échange. Ce sera le cas après la présentation de M. Jean-Claude LAGRON, puis après la table ronde des collectivités territoriales.

Je vous précise que ce séminaire est enregistré car nous souhaitons en publier les actes afin que cela constitue une contribution à l'évolution de la réflexion générale et aussi de l'avancée de la problématique qui nous intéresse aujourd'hui. Je précise également que les personnes qui auraient éventuellement des interventions écrites, de nous les transmettre, ce sera tellement plus facile que d'avoir à décoder les bandes sonores.

Permettez-moi de dire quelques mots en préambule. L'existence d'un péage sur une autoroute francilienne à 23 kilomètres de Paris, constitue une anomalie et une rupture d'égalité entre les citoyens et les territoires puisqu'en Île-de-France, la plupart des autoroutes sont payantes jusqu'à environ 50 km de Paris ou à la sortie de l'Île-de-France. La lutte pour rétablir les principes d'égalité pour tous les Franciliens en termes de droit à la mobilité, a commencé il y a plus de 15 ans.

Je veux saluer l'association *A 10 Gratuite*, forte de plus d'un millier d'adhérents qui porte ce combat. Je veux saluer sa persévérance, sa constance pour rassembler très largement, pour mobiliser les usagers, mais aussi les élus et l'ensemble des acteurs concernés. Nous apprécions unanimement le sérieux de ses analyses et la pertinence de ses propositions.

Des dizaines d'élus locaux et des parlementaires sont mobilisés autour de l'association *A 10 Gratuite*. Ce combat est soutenu par de très nombreux élus locaux, quelle que soit leur sensibilité politique, car il s'agit d'un enjeu de territoire transpartisan.



© B. Eblin

Il nous a semblé utile, au bout de 15 ans de combat, de lutte, de tenir une manifestation qui fasse le point de la situation, qui évalue également l'ensemble des propositions qui ont été élaborées pour avancer vers une gestion des infrastructures autoroutières au service de l'intérêt général, des populations et des territoires.

Nous avons pensé qu'il était opportun de mettre en commun toutes les forces, tous les acteurs de ce dossier, que ce soient des usagers, des syndicats des agents de Cofiroute, ou des élus, afin que ce séminaire puisse ouvrir de nouvelles perspectives permettant de faire aboutir cette juste revendication de la gratuité du tronçon francilien A 10 et A 11. D'où l'idée de ce séminaire.

J'ajoute que la réflexion concernant la gratuité des tronçons franciliens de l'A 10 et de l'A 11 revêt désormais un caractère d'urgence. Nous savons que le péage constitue un frein à l'utilisation de l'autoroute A 10, et qu'il y a une dispersion très importante des véhicules sur le réseau secondaire. Faute de transports en commun suffisamment structurants, chaque jour, des milliers de salariés utilisent leur véhicule personnel pour se rendre sur leur lieu de travail et saturent le réseau secondaire.

Aussi, la perspective de la construction en cours du pôle Paris-Saclay, pôle scientifique de première importance, risque d'aggraver très largement la situation des territoires qui sont directement au sud de Paris-Saclay, si cette revendication de la gratuité de l'autoroute A 10 et A 11 n'aboutit pas rapidement.

Car, si les connexions de Paris-Saclay avec le nord de l'Essonne et Paris, ainsi qu'avec les territoires est-ouest, Saint-Quentin-Orly, ont été bien prévues en termes de transports publics, rien n'a en revanche été envisagé vers le sud en direction de territoires déjà sous équipés en transports collectifs.

Par conséquent, la création de ce pôle scientifique qui va occasionner la venue de très nombreuses activités et de très nombreux salariés, risquent de manière certaine, de bloquer le réseau secondaire déjà très saturé et dont l'entretien d'ailleurs est d'un coût extrêmement important pour les collectivités territoriales, départements et communes.

Je tenais donc à préciser ce point car, on comprend bien qu'il y avait déjà une urgence à trouver la solution qui permettrait la gratuité de l'autoroute, mais aujourd'hui, nous avons déjà dépassé le caractère de l'urgence.

Voilà, je vous remercie de votre présence, de votre écoute, et je passe tout de suite la parole à Monsieur LAGRON.

Président de l'association A10 GRATUITE

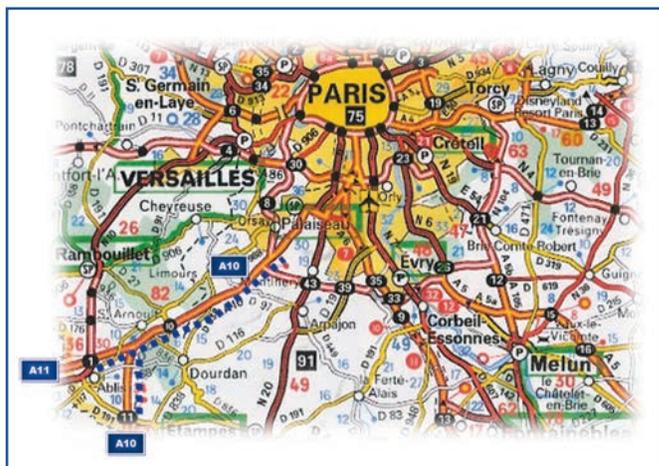
Merci Monsieur le Sénateur pour ces quelques mots d'accueil et ouverture de ce séminaire. Il me reste maintenant la charge d'ouvrir le dossier, c'est ce que je vais faire dans quelques instants.

Auparavant, je dois dire que ce n'était pas un pari facile de tenir un séminaire en milieu de semaine, surtout s'il s'adresse d'abord à des salariés dont le quotidien est de se rendre à leur travail. Mais, malgré tout, cette assemblée montre que l'intérêt pour notre action est manifeste. Vous venez de mentionner que ce séminaire a pour but de faire le point au bout de quinze ans d'activités de l'association, ce qui est tout à fait vrai, mais j'ajouterai, deux ans d'immobilisme du Gouvernement sur ce dossier. Cela fait effectivement deux ans que les pouvoirs publics – et notamment l'État, puisque ce dossier relève des compétences exclusives de l'État – n'ont pas daigné reprendre les discussions qui s'étaient poursuivies jusque durant l'hiver 2014-2015.

J'arrive dans le vif du sujet et je vais m'aider d'une présentation par diaporama, cela rend les choses plus faciles et plus agréables à suivre.



© B. Eblin



① *Les autoroutes au service de l'intérêt général, des populations et des territoires. L'action pour la gratuité des tronçons franciliens des autoroutes A10 et A11.*

Sur cette première carte ① qui apparaît à l'écran, vous reconnaissez le sud de l'Île-de-France. En pointillés bleus, les autoroutes A10 et A11 franciliennes pour lesquelles nous demandons la gratuité.

Aujourd'hui, 2 février 2017, ce séminaire coïncide avec l'entrée en vigueur de nouvelles hausses tari-

fares. Ces nouvelles hausses sont essentiellement en faveur des sociétés concessionnaires. L'accord qui a été négocié et conclu secrètement par le Gouvernement durant l'hiver 2014-2015 prenait à contre-pied les propositions des parlementaires de l'époque. Et puis, vous avez peut-être vu cela dans la presse ces jours-ci, nous venons d'apprendre par ailleurs que l'État a décidé d'un énième plan d'investissement avec les concessionnaires qui va se traduire par des énièmes hausses supplémentaires. Ces hausses seront différées, puisqu'elles rentreront en application à partir de 2019 pour ne pas mécontenter trop de monde dès aujourd'hui.

En 2019, on nous dira qu'on n'y peut rien, que c'était prévu depuis longtemps. Et aussi, point nouveau, une importante contribution des collectivités territoriales qui seront mises en demeure d'accompagner l'investissement des concessionnaires, sauf que ceux qui vont ramasser le péage, ce ne sont pas les collectivités territoriales, mais les concessionnaires.

Pour ceux qui ne nous connaissent pas, je veux dire quelques mots de présentation. Notre association comme vient de le dire Bernard VERA, est une association loi 1901, qui a été fondée en 2001, c'est-à-dire

qu'elle a eu quinze ans d'âge l'été dernier. Elle est forte aujourd'hui de près de 1 100 adhérents, d'un comité d'élus favorables à la gratuité et qui ont accepté de parrainer l'activité de l'association.

Ce comité est composé d'une centaine de maires, conseillers départementaux, conseiller régionaux, et de parlementaires des territoires les plus concernés par notre action. C'est-à-dire que l'action conjointe usagers-élus est très importante. Ensemble c'est difficile, mais, si nous avons négligé nos convergences avec les élus, je crois que ce serait mission impossible. Notre revendication a un cadre délimité qui concerne les tronçons franciliens des autoroutes A 10 et A 11, mais elle est évidemment conditionnée par des facteurs plus généraux qui découlent de la gestion par l'État des concessions d'autoroutes en France.

Pour débiter mon propos, je vais m'arrêter sur un contexte général extrêmement controversé. Depuis 2014, des parlementaires de tous bords politiques ont manifesté leurs critiques sur la façon dont la politique autoroutière est menée en France depuis des années. Quelques points de repères pour illustrer ce contexte national.

En 60 ans, la France s'est dotée d'un réseau autoroutier qui maille aujourd'hui totalement le territoire national. La majeure partie de ce réseau est concédée : 9 100 km concédés sur 11 700 km. Ce maillage national a été entièrement financé par les usagers. Jusqu'en 2006, l'essentiel des concessions étaient des sociétés publiques, à l'exception de Cofiroute. Depuis 1970, Cofiroute a été la première société concessionnaire totalement privée. Elle a eu la charge notamment des autoroutes A 10 et A 11, mais son réseau s'est étendu par la suite. À l'époque où ces sociétés étaient publiques, leurs bénéfices exceptionnels alimentaient les caisses de l'État. Les usagers pouvaient à juste titre considérer qu'ils payaient trop, mais cette manne retombait dans

l'escarcelle publique puisque c'est l'État qui récupérait les profits de ces sociétés publiques.

Aujourd'hui, nous ne sommes plus du tout dans ce cadre là. Ce sont les actionnaires qui se gavent avec les profits dégagés par les concessionnaires dans un contexte de relations historiques très complaisantes entre l'État et les sociétés d'autoroutes. Que ces relations complaisantes aient pu avoir lieu dans le cadre précédent – c'est-à-dire quand ces sociétés étaient publiques – c'était compréhensible, mais aujourd'hui cela persiste alors que ce sont des sociétés privées, qui n'ont pas du tout les mêmes intérêts que les intérêts de la puissance publique.

Les concessions françaises sont fossilisées, c'est-à-dire qu'elles n'ont pas évolué dans le temps, alors que les territoires ont considérablement évolué.

Quelques exemples. Depuis une soixantaine d'années, c'est-à-dire depuis la construction des autoroutes en France, plusieurs phénomènes majeurs sont apparus. Citons-en quelques uns proches de notre problématique : l'accélération du phénomène métropolitain, la construction des villes nouvelles, l'étalement urbain et l'urbanisation des territoires péri-urbains. Par exemple, si Paris a perdu jusqu'à 20% de sa population, nos départements l'ont vu doubler, et nos territoires l'ont vu tripler. Les besoins de transports ont considérablement grandi alors que l'offre de transports collectifs a stagné, dans certains secteurs de nos territoires elle s'est réduite. Les territoires péri-urbains dont nous sommes les habitants, ont été délaissés, l'essentiel des investissements a été concentré dans le centre de l'agglomération francilienne.

Dans ces territoires péri-urbains éloignés du centre de l'agglomération, il est illusoire de faire croire que les transports collectifs puissent répondre avant longtemps à l'ensemble des besoins de transports.

On n'aura jamais des moyens et des infrastructures de transports du type de celles qu'on peut avoir à Paris ou en proche banlieue. Donc de laisser croire que les transports collectifs pourront répondre à l'ensemble des besoins de transports dans nos territoires, je crois que c'est abuser l'opinion publique.

Je parlais de territoires en mouvements, mais le contexte national et international ont aussi considérablement évolué. Dans le monde, en Europe, en France, en région les besoins de transports grandissent. Quelques exemples : les lieux de production s'éloignent des lieux de



consommation, un produit parcourt aujourd'hui plus de 3 000 km – c'est une moyenne – avant d'arriver au consommateur. Or, dans le même temps, le fret ferroviaire a été réduit d'un tiers en France en 10 ans, et conséquemment à cela, le trafic poids lourds se développe de manière préoccupante. L'Arafer nous apprend qu'en 2016, par exemple, sur les autoroutes, le trafic poids lourds s'est de nouveau accru de 3,3%.

Les lieux d'habitation s'éloignent des lieux de travail. En France, en vingt-cinq ans, la distance moyenne domicile/travail est passé de 9 à 15 km, soit plus 63%. En Île-de-France, elle s'est accrue de 50% en 25 ans, entre 1976 et 2001. Nous assistons donc à un accroissement des distances domicile/travail, avec pour conséquence un écart croissant entre l'offre et les besoins de transports.

Aujourd'hui, le statut des sociétés concessionnaires est fortement posé dans l'opinion publique. Dans sa forme actuelle, le système autoroutier concédé français a fait son temps. Il est inadapté aux enjeux environnementaux et de mobilités, il est à bout de souffle. Depuis plusieurs années la gestion des concessions autoroutières a fait l'objet de multiples contestations, qui se sont fortement amplifiées durant la législature actuelle, comme en témoignent :

- Les différents rapports de la Cour des Comptes en 2003, 2006, 2008, 2013, à des nuances près, se concluent toujours par les mêmes recommandations. En 2003 : *"l'État devrait entre autres se donner les moyens de pouvoir renégocier les conditions d'exécutions des concessions de très longues durées pour faire bénéficier les usagers des circonstances qui leurs seraient favorables."* Dix ans plus tard, en 2013 : *"Les contrats de plan sont très favorables aux concessionnaires, ils doivent être revus en profondeur, des révisions en faveur de l'intérêt général seraient nécessaires."*
- Mais aussi, l'Autorité de la Concurrence qui, dans son rapport 2014, mentionne : *"Les sociétés concessionnaires d'autoroutes, affichent toutes une rentabilité nette exceptionnelle nourrie par l'augmentation continue du tarif des péages. Cette rentabilité n'apparaît justifiée, ni par leurs coûts, ni par les risques auxquels elles sont exposées. Celle-ci est par ailleurs gérée dans l'intérêt des actionnaires à qui il est distribué la totalité de leurs bénéfices."* C'est même pire que cela, vous allez le voir tout à l'heure. *"Le constat d'une rente autoroutière,"* je cite toujours le rapport de l'Autorité de la Concurrence de 2014, *"justifie*



© J.P. Stiny

les recommandations de l'Autorité, visant à réduire celle-ci dans l'intérêt des usagers, et du concédant."

Le concédant étant l'État. Enfin, toujours du point de vue de l'Autorité de la Concurrence, s'agissant des Contrats de Plan aujourd'hui négociés secrètement entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes : *"il pourrait être utilement soumis pour avis public à une autorité indépendante qui disposant de l'ensemble des informations nécessaires, serait plus à même de prendre en compte l'intérêt des usagers."*

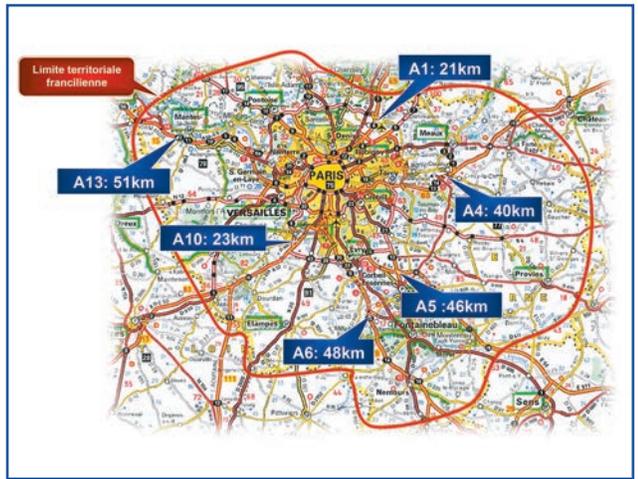
Je viens de parler de la Cour des Comptes, je viens de parler de l'Autorité de la Concurrence, mais je poursuis :

- L'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (l'Arafer), qui vient de se voir attribuer de nouvelles prérogatives relatives aux concessions autoroutières. Dans son premier rapport, l'Arafer stipule : *"Les dividendes versés par les sociétés concessionnaires historiques sont dans leur ensemble en hausse de 1,85 milliards d'euros pour atteindre un montant de 3,3 milliards d'euros, plus 127,5 % en un an, supérieurs aux résultats nets du secteur en 2015."*
- Mais aussi les interventions des parlementaires. Durant cette seule législature, les gouvernements ont fait l'objet de 120 interpellations de sénateurs ou de députés au sujet de la politique autoroutière. Sur quoi portent ces interpellations ? Elles portent sur plusieurs points essentiels : les incessantes hausses tarifaires, les problèmes posés par les péages dans les territoires concernés particulièrement autour des métropoles régionales, et les indécents résultats financiers des concessionnaires.
- Enfin, des projets de lois et des rapports parlementaires exigent des réformes structurelles : pour certains, la nationalisation des sociétés concessionnaires, pour d'autres, le rachat des concessions autoroutières. Ce sera l'objet des interventions de cet après-midi.

En conclusion sur ce point. Pour l'essentiel, ces quinze dernières années, les décisions de l'État ont été à l'opposé de ces propositions, à l'opposé des recommandations des organismes consultatifs, et aussi à l'opposé des attentes de la société.

Nous proposons de mettre fin à l'impuissance publique, rappelons ici que les sociétés concessionnaires ne sont pas des entreprises comme les autres, elles sont en situation de monopole, indéfiniment protégées des aléas de la concurrence. Les contrats de concessions sont totalement opaques, négociés en catimini de gré à gré entre l'État et les concessionnaires. Il est urgent selon nous de changer de modèle, l'intérêt général, l'intérêt des usagers et des territoires, doivent s'imposer face aux intérêts des actionnaires.

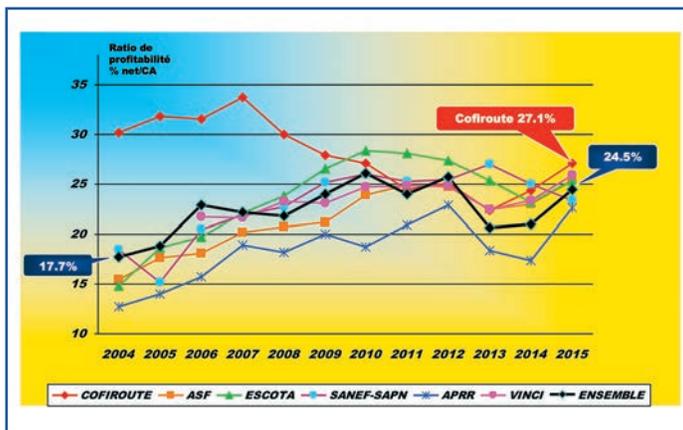
Aujourd'hui, l'argent des usagers est détourné, alors que les transports du quotidien ne répondent pas aux besoins de notre temps et que les moyens manquent pour investir où c'est nécessaire. L'ampleur de ce détournement de fonds est considérable, voici en image ce que cela représente.



③ *Linéarité territoriale francilienne. Les effets négatifs des péages sont d'autant plus significatifs qu'ils s'exercent au plus proche du centre des agglomérations.*

Quelques chiffres révélateurs du groupe Vinci. Cofiroute, concessionnaire des autoroutes A10 et A11, est une filiale de ce groupe. En 2015, ASF, autre société concessionnaire filiale de Vinci, a réalisé un résultat net de 893 M€, ce qui représente un ratio de profitabilité de plus de 25%. Elle a versé 1 185 M€ de dividendes soit son résultat net plus 32%. La même année, l'autre filiale de Vinci, Escota, a réalisé un résultat net de 181 M€, et a versé 480 M€ de dividendes aux actionnaires, soit trois fois son résultat net.

En 2013, Cofiroute a versé 294 M€ de dividendes à ses actionnaires, alors que sa masse salariale représente 104 M€. Très intéressant de mettre en rapport la masse salariale avec les dividendes qui sont versés aux actionnaires. Cerise sur le gâteau, Cofiroute a supprimé un quart de ses emplois en cinq ans et a bénéficié d'un crédit d'impôt, le fameux CICE de 2,4 M€ en 2014, puis, 2,3 M€ en 2015 au titre de ses résultats en matière d'emplois.



② *En 10 ans, le résultat net des concessionnaires est passé de 920 à 2 187 M€ (sources : société.com, vérif.com et rapports annuels des concessionnaires). Depuis les privatisations la baisse relative de la profitabilité de Cofiroute est largement compensée par celle d'ASF, toutes deux filiales de Vinci.*

② Vous voyez ici, les évolutions des ratios de profitabilité des concessionnaires. Vous voyez qu'en 2004, le ratio moyen de profitabilité des concessions autoroutières était à 17,7%. Ce ratio est le rapport du résultat net par rapport au chiffre d'affaires. En 10 ans, ce ratio est passé à 24,5%. Cela veut dire en clair et en monnaie sonnante et trébuchante, qu'en 10 ans le résultat net des concessionnaires est passé de 920 M€, à 2 187 M€.

J'en arrive maintenant aux tronçons franciliens des autoroutes A10-A11 qui font l'objet de notre bataille singulière. Cette bataille est profondément liée à tout ce que je viens de dire. En demandant la gratuité des tronçons franciliens des autoroutes A10-A11, nous ne demandons pas un privilège. Dans nos territoires, l'accès aux infrastructures autoroutières subit de très nombreuses inégalités. Nous demandons simplement

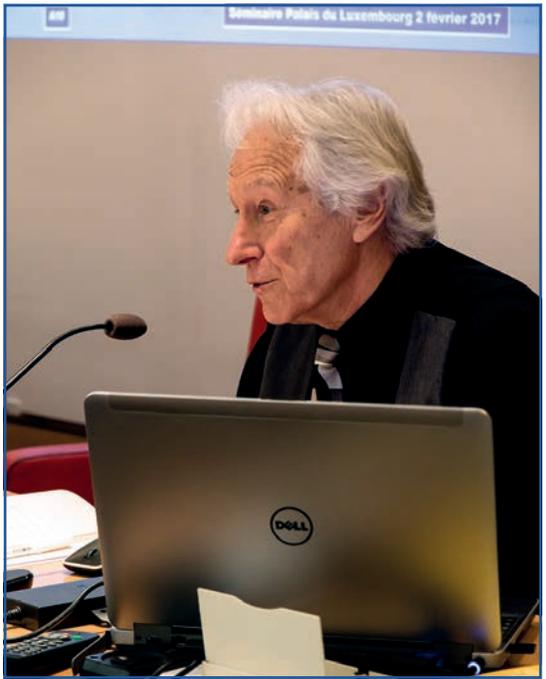
que ces inégalités soient corrigées. Tout à l'heure, Monsieur le Sénateur le disait, en Île-de-France, les péages débutent environ à 50 km de Paris, ou en sortie de région. Pour l'A 10, le péage débute à 23 km de Paris. Nous demandons donc que les infrastructures autoroutières soient mobilisées pour faire face aux besoins croissants de déplacements, notamment pour les trajets domicile/travail.

③ Voici la carte de l'Île-de-France. La ligne rouge, est la limite territoriale francilienne. Voilà la position des péages en Île-de-France sur les différentes autoroutes historiques franciliennes. Ce qu'on remarque c'est que l'A 10 se distingue des autres par un péage débutant en plein centre de la région. Or, ce que l'on sait, c'est que les effets négatifs des péages entourant les métropoles sont d'autant plus significatifs qu'ils s'exercent au plus proche du centre des agglomérations. Le péage provoque une dispersion sur l'ensemble du réseau secondaire, c'est ce que je vais illustrer.

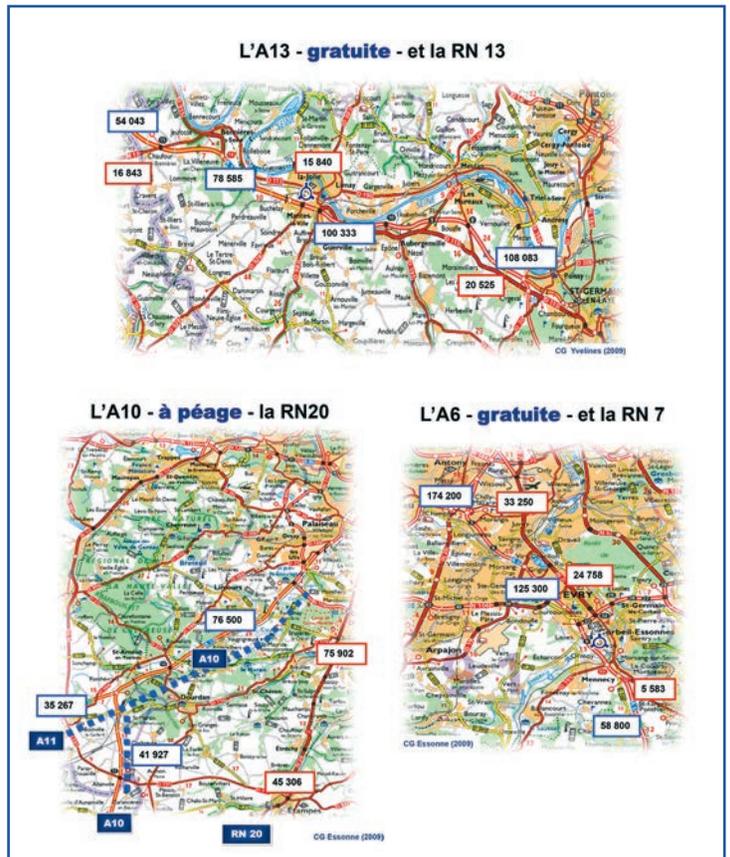
④ Sur les autoroutes A 13 et A 6 gratuites, nous voyons que le trafic est 5 fois supérieur aux RN 13 et RN 7 qui leur sont parallèles. En revanche, sur la RN 20 parallèle à l'autoroute A 10 à péage, nous constatons que le trafic est équivalent. Les études menées en 2009 et 2011 par le Conseil général de l'Essonne, montrent que 20% à 50% du trafic sur le réseau secondaire est la conséquence directe du péage sur l'autoroute A 10.

Cette situation a des conséquences environnementales marquées. Le péage engendre une croissance du trafic sur le réseau secondaire, provoque sa saturation surtout le matin et le soir, allonge les distances moyennes parcourues et la durée des trajets – notamment les trajets domicile/travail – amplifie les émissions de CO², méprise les enjeux climatiques, de santé publique et de sécurité routière.

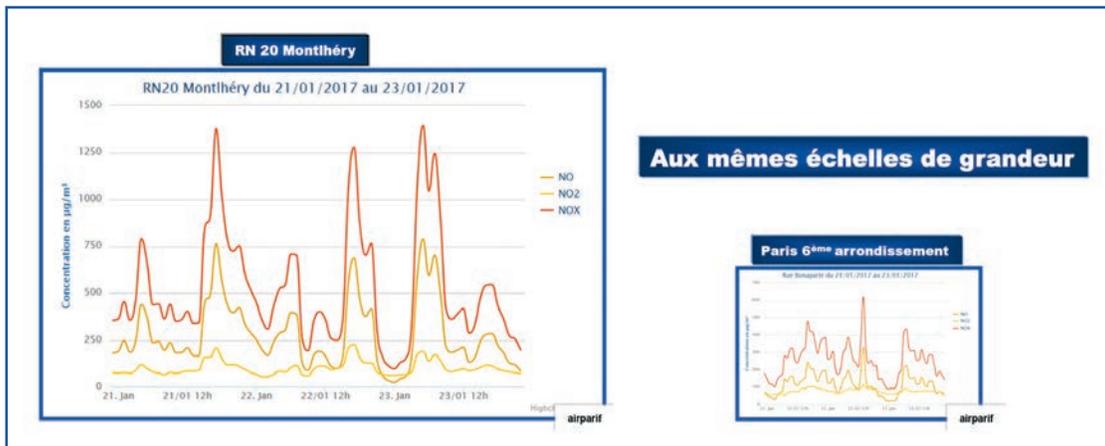
Le péage impose aux collectivités locales de multiples aménagements sur les voiries locales aux effets assez souvent contestables pour l'environnement. Sous la pression du trafic, les collectivités locales essaient tant bien que mal de répondre aux flux de circulation qui s'imposent à elles.



© JF. Strzy



④ Autoroutes et grandes nationales franciliennes.



⑤ Cette situation a des conséquences environnementales marquées.

⑤ Dans la dernière période, on nous a beaucoup alertés des pollutions, sans doute réelles, à Paris. On nous parle beaucoup moins des pollutions liées aux effets directs du péage sur les voies parallèles à l'autoroute A10, dans les territoires péri-urbains, et pourtant. Le relevé des pollutions sur la RN20 à Montlhéry fait clairement apparaître que leur niveau est bien supérieur à ce qu'il est au centre de Paris dans le 6^e arrondissement (ce qui ne veut pas dire qu'il convient de ne rien faire à Paris). Cette pollution sur nos réseaux secondaires est la conséquence directe du péage.

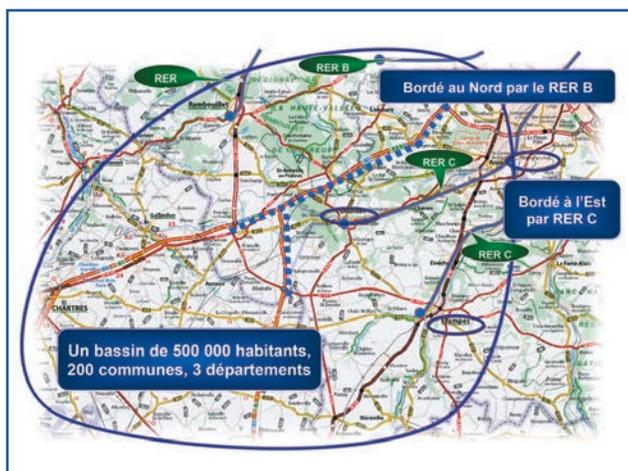
L'A10 est au cœur d'un territoire sous-développé en transports collectifs. Ce territoire, entouré d'un cercle bleu, c'est un bassin de 500 000 habitants, 200 communes, 3 départements. Il est bordé au nord par le RERB, à l'est par le RERC. Il faut savoir, qu'on met plus de temps aujourd'hui pour faire Dourdan Paris, qu'on en mettait, il y a cinquante ans. Le dramatique accident de Brétigny qui a eu lieu il y a quelques années, nous a appris qu'entre 1985 et 2013, le nombre d'agents de sécurité sur le secteur de Brétigny - Étampes - Dourdan du RER à été divisé par trois. C'est-à-dire qu'aujourd'hui nous avons des réseaux ferrés vétustes, inefficaces.

Nos territoires sont sous-développés en transports collectifs. La situation déplorable du RERB et du RERC n'est plus à démontrer. La situation est telle que la Cour de Comptes en arrive à conclure ainsi son rapport 2016 sur les transports collectifs en Île-de-France : "Dans ces conditions, il est nécessaire de veiller à ce que la politique d'encouragement à utiliser les transports collectifs n'ait pas pour

effet d'accroître le trafic sur les tronçons ferroviaires déjà saturés, et de dégrader encore une qualité de service déjà considérée comme critique par les usagers."

Je dirais que, s'il ne s'agissait pas là de la vie quotidienne de millions de Franciliens, nous sommes dans une situation ubuesque. D'un côté, on nous exhorte de ne pas utiliser la voiture pour ne pas polluer, et de l'autre on nous invite à ne pas prendre les transports collectifs pour ne pas les saturer.

Le péage coûte cher aux populations et aux collectivités locales. Quelques chiffres. Les usagers franciliens de l'A10 déboursent annuellement 8 M€ essentiellement pour les trajets domicile/travail. Pour un usager qui prend l'autoroute au péage de Dourdan, cela va lui coûter par an 450€, pour ceux qui prennent l'autoroute aux péages d'Ablis ou d'Allainville, c'est de l'ordre de 1 200 à 1 300€ par an. Dans un ménage, il n'est pas rare que deux personnes soient obligées d'aller travail-



⑥ L'A10 est au cœur de territoires sous-développés en transports collectifs.

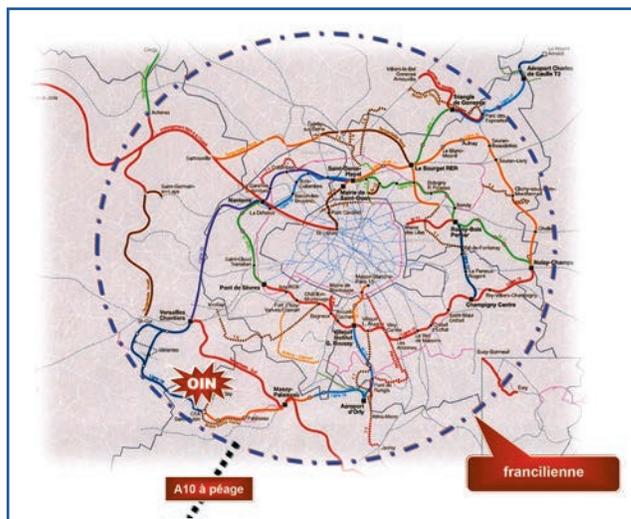
ler chacun avec sa voiture, donc vous multipliez ces chiffres par deux.

Mais le péage coûte cher également aux collectivités territoriales. Par exemple, il y a deux lignes de bus qui empruntent l'autoroute entre Dourdan et Massy-Palaiseau, et bien, ces deux lignes de bus paient le péage et cela coûte 150 000€ par an aux collectivités locales.

Concernant les coûts d'aménagements des voiries parallèles à l'A 10, prenons par exemple le tunnel de Gometz, qui a coûté 26 millions d'euros (en 2003) aux collectivités territoriales. Son entretien annuel coûte 500 000€ à ces mêmes collectivités, sans compter les travaux permanents sur les voiries parallèles à l'autoroute dont je vous ai parlé tout à l'heure. En résumé sur ce point, le concessionnaire encaisse et les usagers et les contribuables paient.

© Voyons maintenant les perspectives régionales franciliennes. Sur la carte, apparaissent les infrastructures de transports prévues dans la perspective du Grand Paris dont vous avez tous entendu parler qui est aussi le schéma directeur régional pour l'Île-de-France. Dans ce schéma régional de transports, on remarque la chose suivante : il n'y aura aucune infrastructure de transports au-delà de la Francilienne, c'est-à-dire à environ 20 km de Paris. Aucun investissement nouveau à l'horizon 2030 au-delà de la Francilienne.

La question mérite d'être posée. Est-ce que le Grand Paris sera aux transports collectifs franciliens ce qu'a été le réseau TGV au réseau ferré français ?



© Perspectives régionales.

Adopté il y a trois ans, le schéma régional d'aménagement du territoire francilien fixe les investissements à l'horizon 2030. Aucune infrastructure de transports nouvelle au-delà de la Francilienne.

Ⓣ Par contre, des pôles de fort développement sont prévus au nord des tronçons franciliens dont on parle, et plus particulièrement la ville nouvelle Paris-Saclay. Ce pôle aura inmanquablement des effets rayonnants vers le sud de notre région sans qu'aucune infrastructure ne soit envisagée pour accompagner le développement très important de ce secteur.

Comment financer la gratuité ? Contrairement aux pressions de l'État et du concessionnaire, nous ne sommes pas favorables à un rachat ou un abonnement des collectivités territoriales. Les collectivités locales n'ont aucune raison de pallier les carences de l'État dans la rupture d'égalité dans l'accès aux infrastructures autoroutières. Leurs compétences doivent s'exercer dans le développement des transports collectifs aujourd'hui gravement déficients.

Nous préconisons de suivre les recommandations de la Cour des Comptes et de l'Autorité de la Concurrence. Pour cela il faut réduire les déséquilibres de la concession. Nous considérons que le financement de la gratuité doit être trouvé dans le cadre d'une révision du contrat de concession en faveur des usagers. Sachant qu'en 45 ans, sur les seuls tronçons franciliens de l'A 10, les péages indûment perçus ont spolié les usagers à hauteur de 25 M€. Je passe sur les détails, mais le concessionnaire a réussi le tour de force de faire payer des trajets qui ne sont pas parcourus par les usagers. Deuxième point, le système de foisonnement qui est théoriquement interdit, rapporte chaque année sur les

tronçons franciliens des autoroutes A 10-A 11, 30 M€ au concessionnaire. Troisième point, le différentiel de rentabilité de Cofiroute avec les autres concessionnaires oscille entre + 10 et 30 % et cela lui procure un bonus annuel net de soixante millions d'euros.

Breve remarque pour conclure. Une question qui nous est souvent posée concerne les rapports entre la gratuité et les enjeux environnementaux. Est-ce que la gratuité favoriserait l'usage de la voiture ? Nous considérons que ce qui favorise l'usage de la voiture, c'est un aménagement du territoire incohérent avec des distances domicile/travail grandissantes, c'est le déficit des transports collectifs publics et le recul des investissements dans ces domaines, ce sont les effets de la délocalisation et de l'instabilité professionnelle, ce sont les inégalités sociales. Accès au logement, spéculations foncières et immobilières, ce sont les réformes territoriales et publiques

qui éloignent les services des lieux de vie des populations, notamment dans les territoires périphériques aux métropoles, et c'est la démission de l'État devant les cartels, je veux parler de la privatisation des concessions qui a eu lieu en 2006, de la capitulation de l'État sur la taxe carbone, et des plans de relance autoroutiers à répétition.

Notre revendication n'a pas la prétention de répondre à tous les besoins et à tous les problèmes de transports dans nos territoires péri-urbains. Elle a simplement pour objectif d'améliorer à court terme le quotidien des populations. S'il convient de réduire la dépendance

à la voiture, comme nous le soutenons, c'est en reconsidérant les modes d'aménagement des territoires et en proposant des alternatives et non par des mesures répressives envers ceux qui n'ont pas d'autre choix.

J'espère avoir montré pourquoi et comment il faut modifier les conditions d'accès aux tronçons franciliens péri-urbains des autoroutes A 10 et A 11, j'espère aussi avoir montré que cela est possible, à condition que la puissance publique ait enfin le courage et la volonté politique d'avancer dans ce sens.

Nous sommes ici pour faire grandir cette volonté. Je vous remercie de votre attention.

BERNARD VERA



© J.P. Stinzy

Merci Jean-Claude LAGRON pour cette présentation exhaustive et tout à fait intéressante.

Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, nous proposons d'avoir un petit échange après chaque séquence, donc je passe la parole à qui se précipite pour la demander.

JOËLLE PERINET

Les Ulis

Je travaille sur le Plateau de Saclay. Les transports collectifs sont peu développés en effet dans l'axe nord/sud ce qui nécessite d'autant plus l'utilisation des voitures par les salariés notamment. Mais on peut regretter que l'organisation du travail ne facilite pas le covoiturage par des horaires toujours plus flexibles dans les entreprises.

Cela incite aussi les entreprises qui ont des cars pour leurs salariés à les supprimer de plus en plus, soit par économies soit par manque de fréquentation, et donc à augmenter encore les voitures sur nos routes.

Oui les employeurs ont une responsabilité dans l'engorgement, la pollution et l'utilisation du réseau routier.



© B. Eblin

JEAN-MARIE PILLET

Vice-président de l'ASCVEG,

*association adhérente à la Fédération Environnement
Eure-et-Loir (FEEL)*

Je représente une association de sauvegarde pour le problème de la RN 154. Je vous ai entendu tout à l'heure au début faire état de vos soutiens, sénateurs, députés, maires, etc. etc.

Je vous envie, vous ne pouvez pas savoir. Chez nous, en Eure-et-Loir, pour ne compter que l'Eure-et-Loir, il n'y a que quatre députés et trois sénateurs, tous pour ce projet d'autoroute concédée.

Avez-vous des éléments qui pourraient nous aider à comprendre cette distorsion ? Si ce projet de mise en concession se fait, il s'agira d'une première en France de privatisation aussi importante (près de 70 km sur un projet d'environ 100 km) de routes nationales.



© B. Eblin

ELISABETH DAILLY

Maire d'Étréchy

Un petit point que Monsieur LAGRON n'a pas trop évoqué, mais c'était un détail.

Bon donc, nous sommes concernés par la RN 20, et en particulier par le flux de poids lourds. Un des points importants de la gratuité, c'est que les poids lourds qui montent du sud sur l'A 10-A 11, pourraient rester sur cette autoroute et ne plus envahir la RN 20, vous aviez sorti des statistiques à une époque de 3 500 camions par jour qui sortaient à Artenay, pour prendre la RN 20.

Je ne sais pas si ce nombre a évolué, on constate une grosse saturation sur cet axe-là, au niveau des trafics poids lourds. En sus de l'amélioration du service à la population, il faut également concentrer les poids lourds plutôt sur ces routes autoroutières.



© B. Eblin

GONZALO DELGADO

Représentant monsieur Grégory COURTAS, maire de Pussay

Notre commune a une crainte et je tiens à faire remarquer qu'on n'est jamais dans les cartes. Quand on parle de l'Île-de-France, on s'arrête à Étampes. Nous sommes au sud d'Étampes, donc, effectivement, on n'apparaît jamais.

Notre crainte à nous, c'est qu'effectivement à Authon-la-Plaine et à Allainville la gratuité conduise les camions à sortir à Allainville pour prendre la RD838, et rejoindre la RN20 à Angerville.

Aujourd'hui, on peut dire qu'il y a un afflux de camions sur des lignes droites de douze kilomètres de long, qui roulent à une vitesse obligatoire de 110 km/h, semble-t-il. C'est une départementale qui est peu large, il est assez facile de se heurter.



© B. Ebbin

JEAN-MICHEL BRUNEAUD

Représentant monsieur Jean-Claude HUSSON, maire de Saint-Arnoult-en-Yvelines

Je suis le deuxième adjoint du maire de Saint-Arnoult en charge des transports, de la sécurité, de la prévention, du développement économique et du tourisme. Je voulais dire un mot, nous connaissons bien les propositions de l'Association A 10 Gratuite.

Depuis l'élection à la mairie depuis 2012, nous avons soutenu régulièrement les propositions de l'Association A 10 Gratuite y compris sur le terrain lorsqu'il a fallu distribuer les tracts à la sortie du péage. Je voulais dire que j'ai été frappé par la qualité et la complétude du dossier, du réquisitoire présenté par M. LAGRON, qui a vraiment une qualité extraordinaire puisqu'il a tout envisagé.

J'avais vu à un moment qu'il avait besoin de savoir très clairement où allait l'excédent du bénéfice net sur ces tronçons-là, et j'ai vu qu'effectivement la répartition n'était pas en faveur de l'investissement. Je vois maintenant d'ailleurs, que c'est un argument pour une autoroute qui se fait du côté de Lyon, un argument qui est avancé par les sociétés d'autoroutes qui aug-



© B. Ebbin

mentent sur des tronçons en faveur d'une répercussion intégrale, c'est déjà un argument nouveau. J'ai vu aussi l'abondance des citations qui a été faite, le rapport de la Cour des Comptes, j'ai travaillé un certain temps avec

M. Pierre JOXE d'ailleurs, et je salue la qualité de ces références.

Deuxièmement, sur ce qui a été donné sur les statistiques de l'Arafer, mais aussi sur ce qui a été donné sur les rapports parlementaires de l'excellent M. Jean-Paul CHANTEGUET avec qui j'ai travaillé quelque temps et qui est un homme d'une grande qualité et d'une grande probité.

Alors, nous soutenons ces propositions. Saint-Arnoult est traversée par la RD988, l'ancien tracé direct de Paris-Chartres et qui est aussi, "l'avantage" entre guillemets, l'inconvénient d'être une route à grande circulation, ce qui fait que toutes les propositions que nous faisons sur ce projet là et sur ce tronçon doivent passer obligatoirement par un avis préalable de la préfecture puisque nous sommes un itinéraire de déchargement de l'autoroute en cas de pépin.

Nous l'avons remarqué d'ailleurs en sortant un plan neige et verglas qui fait que lorsqu'il y a un blocage au niveau de l'autoroute, comme cela s'est passé dans le passé, nous devons accueillir presque 500 personnes dans la salle polyvalente principale. Par ailleurs, au niveau du trafic, il y a plus d'un tiers du trafic qui passe notamment aux heures de pointe et qui est un trafic de transit qui induit ce que vous avez évoqué tout à l'heure, c'est-à-dire des coûts supplémentaires pour la restauration de la voirie.

Actuellement nous réalisons un nouveau plan de circulation, et nous avons dû tenir compte de cet impératif là dans le cadre du plan de circulation, comme nous allons être obligés de le faire en soumettant toutes nos propositions au Conseil départemental et au Préfet pour la raison de la route à grande circulation. Voilà donc pour préciser la qualité du travail. Merci.

FRANÇOIS JOUSSET

Conseiller municipal d'Étampes

Comme il a été dit en introduction, le péage du tronçon francilien de l'A 10 – surtout quand il s'agit du tronçon le plus cher de l'autoroute – est la principale raison qui pousse les chauffeurs routiers à emprunter la route nationale 20 (ou RD 20).

Je veux rappeler ici le niveau élevé des nuisances subies par les riverains. J'ai entendu tout à l'heure le chiffre de plus de 51 000 véhicules/jour à hauteur d'Étampes. C'est un chiffre qui a de quoi nous épouvanter. Lors de sa traversée dans la ville, la RN 20 qui se trouve quasiment dans le centre urbain d'Étampes, engendre bruits et pollutions d'un niveau difficile à supporter.

Les chiffres ont été donnés concernant la pollution à hauteur de La Ville-du-Bois. Je serais curieux de savoir ce qu'il en est à Étampes. C'est une inquiétude que je partage avec Madame la maire d'Étréchy car elle impacte directement notre santé et celle de nos enfants.

La gratuité de l'autoroute A 10 dans sa partie francilienne est donc pour les Étampois une priorité.



© B. Elhin

Coordinatrice du Collectif des associations, des syndicats et des élus luttant contre la mise en concession des RN 154 et 12

En tant que présidente de la Fédération Environnement Eure-et-Loir (FEEL),

En Eure-et-Loir nous avons des points de convergence avec l'Association A 10 Gratuite. Nous avons créé un front uni d'associations, de syndicats et d'élus contre la privatisation de deux routes nationales sur les trois qui traversent notre département ; particulièrement la RN 154 qui irrigue notre département en le traversant du nord au sud avec de multiples carrefours permettant cette irrigation latérale indispensable aux relations sociales et économiques de notre département.

Tout d'abord il y a eu en 2009-2010 un débat public à la suite duquel le président du débat public, dans son rapport, a écrit la nécessité de poursuivre ce débat avant de prendre la décision finale pour laisser le temps à tout autre alternative d'être étudiée. Remarque vaine !

Puis à chaque période de concertation plus de 75% des participants se sont exprimés contre ce projet. Malgré cela, la procédure s'est poursuivie.

Des pétitions, 16000, déposées en mains propres au Ministère de l'écologie, des entrevues à tous les niveaux ont eu lieu, des manifestations jusqu'au détournement de la RN 154 sur la voie de substitution ont eu lieu, tout cela n'a pu arrêter la procédure. En parallèle nous avons réalisé un projet alternatif à la mise en concession qui prouve qu'une autre solution est possible.

Aujourd'hui, l'enquête publique préalable à la DUP (déclaration d'utilité publique) est terminée. Plus de 2000 contributions ont été émises dont la grande majorité se prononce contre le projet avec toujours une argumentation développée.

Un tel séminaire, et nous en remercions les organisateurs élus et l'A 10 Gratuite, nous permet d'enrichir notre réflexion en prenant du recul entre autres sur la nature de ces mises en concession autoroutière dans le cadre de



© B. Eblin

“l'histoire des autoroutes en France” et sa relation à l'État. En défendant notre “patrimoine” routier, comme l'a qualifié Madame la Sénatrice de Meurthe-et-Moselle, nous luttons contre la financiarisation de notre société par les entreprises multinationales.

De plus, nous pensons que ce projet est profondément injuste socialement, car, si ce projet de mise en concession se réalise, les usagers du quotidien qui parcourent, par exemple Dreux-Chartres deux fois par jour pour aller travailler, dépenseront la valeur d'un SMIC par an pour pouvoir – certes en sécurité – se rendre au travail. Il est à noter que ce tronçon entre Chartres et Dreux est dans sa quasi-totalité en 2x2 voies.

Mais ceux qui ne pourront pas ou qui ne voudront pas (car ils ont déjà financé cette voie sécurisée aujourd'hui) payer le péage quotidien, compte tenu de la charge financière que cela représente, se verront obligés de prendre la voie dite de substitution, route secondaire très mal entretenue par le Département. Aux riches la sécurité de la route ; aux pauvres les voies routières mal sécurisées.

BERNARD VERA

Je vous remercie de cet échange sur la première partie de notre séminaire. Nous allons passer à la

seconde partie. Je vais donc laisser la présidence à M. Vincent DELAHAYE.

MATINÉE - Seconde partie

sous la présidence de Vincent DELAHAYE, Sénateur de l'Essonne

VINCENT DELAHAYE

Sénateur de l'Essonne

Merci cher Bernard, bonjour à tous. Moi aussi je me félicite de la présentation qui a été faite par le Président de l'Association A 10 gratuite. Que l'on puisse se retrouver tous ensemble pour mener ce combat me paraît tout à fait légitime.

Je vais donc être chargé de l'animation de cette deuxième partie de la matinée qui comportera deux interventions. Nous avons la chance d'accueillir M. Jean-Raymond HUGONET, président de l'Union des Maires de l'Essonne, maire de Limours et grand ami de l'A 10 gratuite, et M. Bruno PHILIBERT, chef de service "Étude et infrastructures des transports" au Conseil départemental de l'Essonne ; l'Essonne étant l'un des trois départements concernés par l'action de l'A 10 Gratuite.

Je vais en premier lieu donner la parole à M. Bruno PHILIBERT pour qu'il nous présente le point de vue du Conseil départemental de l'Essonne. Donc, Monsieur PHILIBERT, c'est à vous.



© B. Ebin

BRUNO PHILIBERT

Responsable du Service Études et Infrastructures de transports – Direction des Transports et de la Mobilité – Conseil départemental de l'Essonne

Les écrans de cette présentation sont fournis en annexe

L'État a concédé à Cofiroute, membre du groupe Vinci autoroutes, la réalisation, l'entretien et l'exploitation de l'A 10. Une barrière de péage y est implantée, à hauteur de Dourdan, au nord de la bifurcation entre l'A 10 et l'A 11, à 4 km au nord de la grande barrière de péage de Saint-Arnoult.

Le territoire de l'Essonne se caractérise par une zone densément peuplée au nord, jusqu'à la Francilienne (voire au-delà, la RD 19, au sud d'Arpajon dessinant de plus en plus la limite de l'urbanisation), où sont majoritairement situées les zones d'emploi. Le sud est



© J.P. Stiny

plus rural, à vocation plus résidentielle et déficitaire en emplois. Cette répartition de l'emploi appelle des migrations pendulaires nord/sud.

Au sein de ce territoire, le réseau routier est structuré autour de grandes radiales orientées nord/sud (A6, RN20...), système dont fait partie l'A10.

L'A10 est une offre de mobilité essentielle à une grande partie du territoire de l'Essonne, notamment sur sa moitié ouest, puisqu'il existe peu d'alternatives radiales de bon niveau dans le système viaire pour prendre en charge des déplacements nord/sud. Elle est très importante pour le secteur de Dourdan/Limours, voire une frange de l'Étampois, pour lesquels elle constitue le seul accès direct aux zones d'emplois qui sont situées dans le Nord Essonne. Elle donne ainsi un accès à la zone d'activités de Courtabœuf, au pôle de Massy, au pôle en devenir de Saclay, et de façon moins directe à celui d'Orly.

Au niveau de Massy, outre les perspectives de développement urbain et économique, l'A10 constituera un accès important au réseau du Grand Paris Express. L'usage de cet axe principal autoroutier est payant sur une grande partie de son linéaire en Essonne. Pour le sud du département, c'est une situation qui s'impose aux populations, notamment, pour les besoins de déplacement domicile/travail, compte tenu d'un déficit de l'offre de transport en commun. L'usage de la voiture particulière est très souvent la seule alternative possible.

L'Essonne est un territoire de la grande couronne qui, aujourd'hui, reste très dépendant de l'usage de la voiture. À l'échelle de l'Île-de-France, le péage représente une inégalité territoriale, avec une localisation des barrières de péage à des distances variées de Paris.

La frange est du département accède jusqu'à l'extrémité sud de l'Essonne à l'A6 de façon gratuite. Cette offre permet de couvrir les besoins en déplacement d'un territoire (secteur de Milly-la-Forêt notamment)

qui travaille beaucoup sur des zones du Centre de l'Essonne et du Nord de l'Essonne et qui bénéficie d'une offre gratuite.

Sur la frange ouest du territoire, l'usage de l'autoroute A10 est payant, constituant une rupture d'égalité au sein du territoire essonnien. Ce péage représente un budget conséquent pour les ménages, c'est pour certains d'entre eux un frein à l'usage de ce tronçon de l'A10.

Le péage a également des conséquences sur le fonctionnement du système viaire, puisque l'A10 et la RN20 sont deux radiales, avec des phénomènes d'interactions entre les deux infrastructures, et des reports de trafic qui s'exercent depuis l'A10 vers la RN20.

Ce phénomène a notamment été mis en évidence pour les poids lourds, qui quittent l'A10 pour emprunter la RN20 à hauteur du péage d'Artenay au nord d'Orléans : la RN20 constitue en effet une offre concurrente et concurrentielle avec un parcours plus court, des possibilités de ravitaillement en carburant moins cher, de stationnement et de restauration, combinés à l'absence de péage.

Ce report intéresse notamment des poids lourds en transit, qui ne viennent pas forcément desservir le territoire essonnien, et qui vont quitter l'A10 pour emprunter la RN20 jusqu'à la Francilienne et contourner la région parisienne par l'est et poursuivre des itinéraires jusqu'au nord de la France. Ces poids lourds en transit ont effectivement vocation à rester sur l'A10, ce d'autant plus que le Département travaille sur un projet de requalification de la RN20.

Ces interactions ont des effets patrimoniaux et appellent des opérations d'entretien et d'aménagement sur le réseau routier départemental, dans un contexte de contrainte budgétaire, et notamment de tension sur le budget de fonctionnement. Cette situation a un impact pour le Département mais également pour les autres collectivités qui subissent également

des surcroûts de trafic sur le réseau dont elles sont gestionnaires et qui sont aux prises avec les mêmes équations financières. Ces reports de trafic pèsent donc sur les budgets publics, en fonctionnement comme en investissement.

S'agissant de la requalification urbaine de la RN20, au regard des objectifs poursuivis, elle appelle une maîtrise et une pacification des flux routiers, difficilement conciliable avec le niveau de trafic actuel et notamment avec le trafic de transit des poids lourds. Une des conditions de réussite de ce projet de requalification sera de



© B. Eblin

décharger la RN20 du trafic des véhicules qui n'ont pas vocation à y être.

De nombreuses études ont été conduites en lien avec Cofiroute, notamment des enquêtes pour identifier ces phénomènes d'interactions entre les deux infrastructures A10 et RN20, documentant le sujet. Une concertation a également été engagée avec l'État et Cofiroute en 2010.

Si elles n'ont pas permis de faire avancer le sujet de la gratuité sur le fond, ces démarches ont permis de faire émerger un certain nombre de solutions auxquelles le Département de l'Essonne est favorable car elles contribuent à l'enrichissement du bouquet "mobilité", comme la mise en place par Cofiroute de formules d'abonnement plus favorables au covoiturage, la création de parkings relais aux abords des échangeurs et la création d'une voie bus dédiée à l'approche de Massy sur l'A10. Le Département apporte donc son soutien à ces démarches et aux projets correspondants tout en

soulignant qu'il s'agit de réponses fragmentaires et ne couvrant pas l'intégralité des besoins. L'organisation du temps de travail ne permet pas, par exemple, à tout le monde de covoiturer aujourd'hui. Il convient donc de développer des réponses et une offre au bénéfice de l'ensemble des populations.

Le Département a donc repris, en mai 2016, une motion en faveur de la modification des conditions d'accès au tronçon de l'A10. Il reste opposé à la proposition de l'État de faire compenser par les collectivités le manque à gagner de Cofiroute, considérant qu'il revient à l'État d'obtenir de Cofiroute la modification de l'offre tarifaire afin d'offrir aux habitants de l'Essonne des conditions satisfaisantes pour se déplacer.

Cette motion marque également le souhait de réengager des discussions avec l'État puisque ces échanges s'étaient interrompus ces dernières années.

VINCENT DELAHAYE

Merci Monsieur PHILIBERT, effectivement on a une position très claire du Conseil départemental de l'Essonne qui soutient l'action de l'association A10 Gratuite.

Maintenant, je vais vous lire trois témoignages de personnes qui n'ont pas pu venir ce matin parmi nous mais qui ont fait parvenir des messages sur le site de l'association.

FAMILLE LÉ nous dit :

J'habite la ville d'Ablis depuis une dizaine d'années parce que je n'ai pas les moyens financiers d'habiter plus près de Paris et surtout dans une ville équipée d'une gare ferroviaire.

Mon mari et moi n'empruntons quasiment jamais l'accès Ablis sur l'autoroute car le tarif est bien trop élevé alors qu'il est juste à 2 km de chez nous ! Nous sommes obligés d'aller par des petites routes traversant la forêt dangereuses en hiver, pour aller au péage de Dourdan qui est deux fois moins cher mais situé à 15 km de chez nous.

Je trouve aberrant que nous devions payer une autoroute en Île-de-France alors que nous payons déjà tous nos impôts (fonciers, locaux, sur le revenu & co).

L'an passé dans le cadre d'un CIF j'ai dû me rendre durant plus de 6 mois à Lieusaint afin de suivre une formation : cela m'a coûté plus de 3€ de péage par jour (à celui de Dourdan), soit presque 70€ par mois alors que je ne gagne que 1 000€ par mois ! Ces frais n'ont pas été pris en charge et l'autre alternative "gratuite" allongait mon trajet de 30 minutes alors que je mettais déjà environ 1 h 15 pour faire ces 70 km. Le trajet en transport en commun quant à lui est infaisable : je vous invite à regarder le trajet Ablis - IUT de Lieusaint par ce biais.

En dehors de cette période exceptionnelle, trouvez-vous normal que pour aller voir notre famille à Villiers-sur-Marne, Palaiseau, Corbeil-Essonnes et Paris nous devions payer l'autoroute ? Encore une chance que la RN10 est gratuite afin que nous puissions gratuitement aller voir le peu de famille que nous avons autour de Cergy.

En outre, vu le prix de ces trajets notre bassin d'emploi est réduit puisque nous ne pouvons nous permettre de prendre un emploi sur Évry par exemple.

Voilà la vie quotidienne d'habitants du sud-Yvelines : nous cumulons la double peine d'avoir un réseau de transports en commun quasi inexistant et le fait de devoir payer l'autoroute. J'espère que nous serons entendus !

ARNAUD nous dit :

Je suis directeur d'un important centre de congrès situé à proximité de la sortie 10 (dite de Dourdan) à péage, de l'autoroute A 10.

Mes activités professionnelles m'empêchent de venir au séminaire que vous organisez le 2 février. Je le regrette. Ainsi que je vous en ai déjà entretenu, je veux cependant expliciter les raisons de mon soutien déterminé à votre action.

Il y a d'autres centres du même type en Île-de-France qui cherchent à être tout à la fois proches du centre de l'agglomération (et des grandes infrastructures de transports) et un peu en retrait pour la tranquillité et le confort des clients. Une installation de ce type qui dispose d'équipements de détente exige, en effet, de l'espace.

A la différence des autres établissements de ce genre, le nôtre est pénalisé par le fait que la liaison avec le centre est à péage alors que les autres sont desservis par des autoroutes gratuites. Je précise que les transports en commun sont inexistants, mais vous le savez.

Pour garder mon attractivité, je suis donc contraint de prendre en charge une partie des surcoûts inhérents au péage ce qui n'est pas sans effet sur mes résultats.

Je trouve cette situation économiquement injuste et très préjudiciable. Je souhaite que y soit mis fin au plus tôt.



© J.P. Simezy

VINCENT DELAHAYE

Je crois que ça résume assez bien la situation que vivent pas mal d'habitants des Yvelines, de l'Essonne et de l'Eure-et-Loir dans ce secteur.

Je vais maintenant passer la parole à M. Jean-Raymond

MAX nous dit :

Président d'un club sportif à Dourdan, je voudrais donner quelques exemples du handicap que constitue le péage dans la vie sportive et associative de nos communes.

Tout d'abord les principales structures sportives, les réunions de comité, les réunions techniques sont situées et se déroulent dans la partie nord du département dans les zones les plus urbaines. Cela se conçoit, mais cela oblige les dirigeants bénévoles des territoires péri urbains à de fréquents déplacements à des horaires peu compatibles pour l'usage des transports en commun.

D'autre part, la plupart des manifestations sportives se déroulent elles aussi dans le nord du département. En raison de leurs horaires (soirées et week-ends) et de la faiblesse des dessertes ferroviaires, ici encore la voiture est le seul moyen de transport.

Enfin, notre éloignement des zones denses nous pénalise quant aux échanges de sportifs avec les autres clubs. Récemment, je n'ai pu accueillir des sportifs dans mon club en raison des coûts de transports et notamment des frais dissuasifs de péage sur l'A 10.

Ces frais, cumulés sur l'année, sont inconciliables avec les modestes budgets de nos clubs qui déploient déjà des efforts titanesques pour proposer des activités à nos jeunes et accessibles aux budgets de leurs familles. Je ne me sens pas le droit de demander à ces familles de financer un concessionnaire qui regorge d'argent.

HUGONET qui nous fait le plaisir d'être parmi nous ce matin. Il va nous donner son point de vue, ainsi que le point de vue des maires de l'Essonne au sujet de l'A 10 gratuite.

Maire de Limours, président de l'Union des maires de l'Essonne, conseiller régional d'Île-de-France

Merci Vincent, Monsieur le Sénateur, merci Bernard VERA également et au président Jean-Claude LAGRON de son invitation. Bonjour à toutes et à tous.

En tant que président des maires de l'Essonne, je souhaiterais vous donner un éclairage sur ce dossier. Il a été déjà dit beaucoup de choses, j'ai entendu vos interventions.

Je voudrais tout spécialement et ce n'est pas par flatterie, souligner le travail extrêmement méticuleux, extrêmement documenté qui a été produit depuis le début de cette opération par l'association *A 10 Gratuite*. Je remercie, bien entendu son président, Jean-Claude LAGRON, toute son équipe, et ses représentants locaux. Il se trouve qu'en tant que maire de Limours, je connais bien son représentant local, M. BIZIEN qui est dans la salle et avec qui je suis en relation de confiance quasi quotidienne. Je le croise dans la rue et pas forcément dans un bureau avec un rendez-vous. Quand on va chercher le journal par exemple, souvent, eh bien il me tient informé de ce qui se passe sur ce dossier.

Pour nous, élus, 196 maires en Essonne, on n'est pas forcément tous directement impactés, ou plutôt, certains pensent ne pas l'être, et il est donc important d'avoir des éléments pédagogiques de qualité vis-à-vis de collègues qui se sentent moins concernés et pourtant le sont par effet dominos.

Quand je vois les cinq sénateurs de l'Essonne qui s'associent à cette démarche en parrainant vos travaux et quand je vois la liste des élus signataires du soutien à l'*A 10 Gratuite*, d'où qu'ils viennent géographiquement, de quelque sensibilité politique qu'ils soient, j'insiste là-dessus, je constate que sur le fond du dossier les élus se retrouvent, ils se reconnaissent dans un objectif commun et collectif.

Je vois là quelque chose de démocratiquement important parce que ça réunit des élus qui peuvent ferrailler ici ou là sur d'autres sujets, mais là, ça les fait travailler ensemble. C'est ainsi que par exemple, nous nous sommes rencontrés les uns les autres au sortir du péage avec nos écharpes, élus locaux ou parlementaires, à distribuer comme tout le monde des tracts pour signifier combien cette situation est insupportable aujourd'hui.



© B. Eblin

Sur le fait, comme ça a été évoqué par le représentant du Département, il y a un aspect coût, nuisance et report de trafic sur la nationale 20 qui est supporté aujourd'hui par les communes. Par quel truchement me direz-vous ?

Je suis maire de la commune de Limours, il n'est qu'à se poster le matin en amont de la commune, à l'entrée sud, pour constater qu'une partie importante du trafic qui traverse la commune, par la départementale 988, n'aurait normalement rien à y faire. Une grande partie de ce trafic devrait emprunter l'axe majeur, l'autoroute A 10, qui a été construit pour ça quand même initialement. Ce surcroît de trafic qui se retrouve sur le réseau secondaire pose des problèmes, notamment de pollution de l'atmosphère. Il y a report de trafic avec un effet de pollution qui est avéré. De plus, il y a un problème de nuisance en termes de sécurité également. Le trafic étant congestionné, les gens sont énervés. Chacun a envie d'arriver à son travail le plus rapidement possible, alors on a tendance à griller un petit peu les stops les feux rouges ou autres, et donc ça crée un problème de sécurité.

À cela s'ajoute un problème de coût d'entretien des voiries. Chez nous, la départementale 988, c'est 12 000 véhicules jour dans les deux sens bien entendu, qui normalement peuvent être acceptés par une départementale, sauf que c'est aussi par des poids lourds qui occasionnent bien entendu une détério-

ration du réseau beaucoup plus rapide. On se tourne donc ensuite vers le Département pour engager un programme de travaux. Même s'il y a la volonté de le faire, celui-ci n'est pas toujours en capacité de le réaliser.

On a des entrées de villes et des traversées de villes sur des départementales qui sont en piteux état. Quand on rentre en Essonne, fermez les yeux, quand la voiture fait "ça", vous êtes dans l'Essonne. Dans notre secteur, c'est patent, surtout à Limours. Avec les queues de budget du Département, on essaie de répondre en mettant des rustines çà et là. Mais, notre voirie départementale, en traversée de commune, c'est du rafistolage.

Une fois qu'on a dit ça... puisque ça fait un moment qu'on le dit, je n'ai pas beaucoup à batailler pour défendre ce que je viens de dénoncer là, tout le monde est d'accord avec ce constat-là, de quelque sensibilité politique qu'on soit. Certes, il y a toujours, excusez-moi, avec le respect pour ces collègues, deux ou trois hurluberlus pour trouver que non, l'autoroute gratuite c'est pas bien, mais, bon voilà, nous sommes dans un pays de liberté mais clairement je vous dis, j'en vois des élus et des maires qui voudraient mettre un terme à cette situation. Que pouvons-nous faire ?

Oui, c'est la question. Alors moi dans ces cas-là, je suis capricorne, ascendant fox terrier... ça existe, vous en avez un devant vous, et je suis heureux de voir qu'il y en a certainement d'autres dans la salle, merci chers collègues, j'affirme qu'il faut, encore et encore, batailler avec l'association pour faire aboutir cette cause.

VINCENT DELAHAYE

Merci cher Jean-Raymond... j'avais oublié de te dire que tout était enregistré et que le côté fox-terrier ressortira forcément dans le compte-rendu mais c'est une bonne image de ce qu'on doit tous avoir à cœur de retenir, il ne faut effectivement pas lâcher le morceau et que, quand on regarde effectivement les taux de rentabilité de ces concessionnaires d'autoroutes, normalement une rentabilité ça doit couvrir un risque et quand le risque est élevé bien sûr on doit chercher une rentabilité élevée et quand le risque est faible, la rentabilité n'a pas besoin d'être élevée.

Et là on est un peu à l'inverse de ce raisonnement et, si on compare en plus les taux de rentabilité actuels

Vincent a rappelé que le Département a pris des motions, dans les communes on a pris nombre de motions. Il se trouve que j'ai quelques casquettes sur la tête, je peux donc vous dire qu'au niveau régional on a également une volonté de faire bouger les choses. Quand c'est écrit, je suis un peu comme Saint Thomas, on sent que nous sommes tous convergents, convergents vers qui ? Vers l'État.

Oui, c'est lui qui a la clé, clairement. Alors, au bout d'un moment, tout le monde, que ce soit au niveau communal, que ce soit au niveau de l'État, tout le monde est dans une période où chacun recompte ses sous. L'État a une tendance à vouloir vider son aquarium sur les collectivités, nos communes, et donc chacun se démène avec cela.

Quand on voit aujourd'hui les constats financiers et là ce ne sont pas des élucubrations mais ce sont des faits, est-ce que la demande portée par l'association *A10 Gratuite* est juste et réaliste ? Est-ce réellement hors de propos comme on essaie de nous le faire croire ou est-ce qu'on a une possibilité d'obtenir quelque chose ? Quand ?

Une chose est sûre, il ne faut pas lâcher le morceau, excusez-moi le côté trivial de l'expression, mais je pense sincèrement que nous devons continuer à œuvrer dans ce sens-là. Des résultats sont certainement possibles à obtenir. Je veux en témoigner devant vous ce matin. La cause est juste, elle doit trouver un juste aboutissement. Je fais partie de ceux, et je ferai toujours partie, de ceux qui œuvreront en ce sens.

avec les taux de rentabilité qui étaient annoncés au moment de la privatisation c'est vrai j'ai l'impression que cette rentabilité a augmenté assez fortement et il y a sans doute matière à discuter avec les concessionnaires pour revenir à des taux de rentabilité un peu plus raisonnables et, en tout cas, ceux qui étaient annoncés lors de la privatisation, et que sur cette marge là on doit pouvoir faire passer le manque à gagner qui serait la conséquence de l'obtention du tronçon A10 et A11 gratuit.

Je vous donne mon sentiment rapidement, il me semble qu'il n'est pas complètement impossible de négocier par rapport à cela.

Alors on va passer la parole à la salle.

Président de "Bien vivre à La Ville-du-Bois"

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Je suis le Président d'une association qui se nomme BVVB. La Ville-du-Bois est une des communes traversées par la RN20. C'est également l'itinéraire bis (gratuit) de l'autoroute A10, d'Artenay à l'embranchement de l'A6 à Longjumeau. Cet axe est particulièrement encombré par de nombreux poids lourds en transit, qui l'utilisent d'Artenay à la Francilienne, et dont certains transgressent l'interdiction de circuler entre la Francilienne et Longjumeau.

La RN20 est aussi l'axe collecteur des Franciliens qui refusent le péage de Dourdan. Ils empruntent les réseaux secondaires de l'Essonne.

Les conséquences environnementales sont catastrophiques. Les pollutions cumulées exposent les populations riveraines : bruit, gaz d'échappement, incivilités routières.

La borne Airparif de Montlhéry annonce au plus fort de la circulation plus de 150 microgrammes de dioxyde d'azote (NO_2) par mètre cube, largement au-dessus de l'indice très élevé qui est fixé à $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Second problème : l'application de la loi SRU dans notre secteur. Nos communes sont parties avec un handicap lié à l'historique de l'urbanisation : passer du pavillon à l'immeuble raisonné n'est pas simple, surtout lorsqu'on a peu de foncier disponible. Notre commune, pour revaloriser sa vitrine et atteindre l'objectif des 25% de logements sociaux est obligée de construire en bordure de la RN20 des immeubles, pour majorité à caractères sociaux, en excluant les problèmes de santé publique.

Troisième problème : l'absence de transports en commun efficaces. La requalification de la RN20 en boulevard urbain est toujours en cours d'études depuis 2008, date du rapport LAFFARGUES. Déjà 10 ans. Un TCSP est prévu pour relier Arpajon à Massy en 40 minutes, mais quand ?



© J.P. Sinzy

Quatrième problème : la requalification de la RN20 en boulevard urbain est une utopie si le flux de 70 000 véhicules/jour est maintenu. Pour être supportable, un seuil à 15 000 véhicules/jour est à intégrer.

Des solutions existent pour diminuer le trafic sur cet axe :

- La gratuité du tronçon entre le péage de Saint-Arnoult et le ring des Ulis, qui selon les études du CD91 diminuerait de 30% la fréquentation sur la RN20.
- La mise en place du TCSP qui favoriserait les déplacements entre Arpajon et Massy, en offrant en plus des parkings gratuits, afin de diminuer les flux automobiles du Sud Essonne.
- Le développement des transports annexes pour assurer le maillage avec le TCSP et les lignes existantes.

Ce n'est plus qu'une question de volonté politique. L'intérêt général et la santé des riverains doivent être respectés.

Merci, pour ce témoignage que je connais bien mais il est toujours bon de le réentendre.

D'autres interventions par rapport à ce qui a été dit.

JOËLLE PÉRINET

Les Ulis

J'ai une petite interrogation, je trouve très bien en effet qu'il y ait toutes les représentations politiques qui se serrent la main j'aurais bien aimé avoir un bilan des votes dans les différentes assemblées sur les décisions

qui ont été prises, notamment sur la dernière, sur les concessions autoroutières qui ont été renouvelées et ça a été un vote de nos élus nationaux, moi j'aurais bien aimé avoir ce bilan-là. Merci.

JEAN-CLAUDE LAGRON

Permettez-moi de dire un mot sur ce point précis et sur deux autres précédemment évoqués.

Concernant la dernière intervention, votre curiosité est fondée. Je vous invite à aller sur le site de l'association, quand il y a des votes dans les assemblées parlementaires concernant les concessions autoroutières, nous essayons de leur donner le maximum de visibilité et nous essayons de dire qui fait quoi. Sur notre site, vous aurez des réponses détaillées à ces questions. Si vous n'avez pas de réponses suffisamment précises, sollicitez-nous, nous vous les fournirons.

Monsieur le Sénateur, je poursuis sur deux autres questions.

Concernant Limours, on n'a pas la carte sous les yeux mais c'est une commune qui est traversée par la RD988, une des trois voies parallèles à l'autoroute A10. Limours est effectivement sinistrée matin et soir par

le trafic parasite sur le réseau secondaire. On a chiffré précisément l'ampleur du trafic parasite par rapport à l'ensemble du trafic sur cette départementale et on a vu que les conséquences directes du péage sur le trafic au niveau de Limours c'est entre 30% et 40% du trafic. C'est considérable pour une petite commune comme celle-là

De l'autre côté, sur la rive droite de l'autoroute A10, c'est la RD116, c'est-à-dire la départementale qui traverse Saint-Chéron. M^{me} GUIDEZ, maire de Saint-Chéron qui n'a pas pu venir, aurait pu témoigner de la situation très difficile pour sa commune – peut-être encore pire que Limours – car ce sont des rues très étroites. Tout à l'heure, Monsieur le représentant du Conseil départemental de l'Essonne nous a fait part des études qui ont été menées par le Conseil départemental de l'Essonne. Elles nous ont beaucoup aidés à mesurer les effets concrets du péage sur le réseau secondaire.

Ce qui en ressort aussi c'est que le trafic poids lourds sur la RN20 est pour moitié la conséquence directe du péage.



© B. Eblin

Malheureusement, le Conseil général de l'Essonne de l'époque avait eu la mauvaise idée de mener ces études en partenariat avec Cofiroute, c'était mettre le vers dans le fruit. De ce fait, je pense que ces études ne sont que partiellement sincères. Ceci étant, elles ont eu un très grand mérite en nous donnant des informations sur lesquelles nous nous sommes appuyés.

Au sujet des collectivités locales, je voudrais revenir sur un autre aspect. Je l'ai mentionné d'un mot tout à l'heure. Dans les discussions que nous avons eu avec l'État et avec les représentants des différents ministres, le discours est quasiment le même, les collectivités locales doivent compenser ce que les usagers ne paieront pas. Pour nous c'est un marché de dupes.

Les collectivités locales ne veulent pas y mettre le doigt, elles ont raison, et nous soutenons ce point de vue. Nous pensons, en effet, que c'est une très mauvaise solution. Parce que nous avons des exemples très concrets qui montrent que c'est une très mauvaise voie.

Il y a quelques années, sur l'autoroute A10 au niveau d'Orléans, les collectivités territoriales voulaient renover un pont qui enjambe la Loire. Elles avaient négocié un contrat avec Cofiroute permettant de soulager le trafic sur le réseau secondaire, en proposant des conditions avantageuses aux usagers pour dévier ce trafic par

l'autoroute. Elles ont donc conclu un contrat pour la durée des travaux, c'est-à-dire deux ans.

Cofiroute faisait un effort commercial, qui représentait une diminution de 40% du prix à payer, les collectivités territoriales mettaient 40% et les usagers payaient donc 20% du prix du péage. Au terme de cette période, tout le monde était satisfait de la situation, puisque le trafic sur la voirie locale avait sensiblement baissé, les salariés mettaient moins de temps pour leurs trajets domicile/travail et la sécurité était améliorée. Les collectivités locales étaient toutes disposées à poursuivre dans cette voie.

Le concessionnaire leur a répondu qu'il n'était plus possible de renouveler le contrat à l'identique. L'offre commerciale serait dorénavant réduite. Les collectivités territoriales se sont ainsi trouvées avec le couteau sous la gorge prises entre les nouvelles exigences du concessionnaire et la satisfaction des usagers. C'est-à-dire, soit augmenter l'abondement des collectivités, soit augmenter la participation des usagers. Au bout du compte usagers et contribuables deviennent les otages du concessionnaire.

La morale de cet exemple (parmi d'autres) c'est que si les collectivités territoriales ont raison de refuser ce marché de dupes, ce n'est pas pour ne rien faire. Elles doivent aussi agir pour empêcher que nos territoires soient sous le joug des concessionnaires

RÉGINE PIARD

Dourdan

Le reste de la déviation autour de Dourdan est un problème de réseau secondaire important, il semble avoir disparu on n'en parle plus du tout.



© B. Eblin

BRUNO PHILIBERT

Je vais solliciter les services de la voirie car je travaille à la direction des transports, je n'ai donc pas cette information.

J'en profite pour vous dire que les données de trafic ont été faites en lien avec Cofiroute car on ne peut pas déposer des stations de comptages sur l'autoroute.

ÉLISABETH DAILLY



© B. Eblin

On parle de report de trafic sur l'autoroute, mais est-ce que l'autoroute serait capable d'absorber tout le trafic qu'on veut lui reporter ?

JEAN-CLAUDE LAGRON

Cette question nous est souvent posée. Parmi les usagers qui paient pour prendre l'autoroute, certains nous disent effectivement, si ça devient gratuit, on va se retrouver dans les bouchons, donc on préfère payer et on n'a pas de bouchons. Ceux qui ont les moyens de payer le péage (souvent ce sont d'ailleurs leur employeur qui paie) affichent quelques fois ce point de vue.

La réponse que je veux faire est la suivante et elle est fondée aussi sur des chiffres et des études. L'autoroute sur le tronçon dont on demande la gratuité a parfaitement la capacité d'absorber les 9000 véhicules jour, 4500 dans chaque sens, que produirait ce trafic supplémentaire.

Mais, ce qui reste vrai, c'est qu'en s'approchant du centre de l'Île-de-France, c'est-à-dire après Les Ulis, la situation resterait la même c'est-à-dire qu'on se retrouverait dans les bouchons à la sortie de l'autoroute.

La seule nuance c'est qu'on arriverait dans les bouchons par l'autoroute fluide alors qu'actuellement nous y arrivons par le réseau secondaire saturé.



© B. Eblin

ÉLISABETH DAILLY

Mon grand regret, c'est l'écotaxe qui n'a pas été mise en route. L'écotaxe aurait fait payer les poids lourds sur les routes gratuites actuellement, et il y aurait eu un retour aux départements, à chaque département.

Pour l'Essonne c'est 68 millions d'euros pour l'année, qui auraient permis d'entretenir les routes et c'est peut-être un autre futur combat.

VINCENT DELAHAYE

Merci Élisabeth, je vais devoir vous quitter, j'en suis désolé, j'avais beaucoup de plaisir à participer à ce séminaire. Je vais laisser la présidence et la parole à Bernard VERA, en vous souhaitant une bonne fin de

séminaire, et en espérant que cette cause que nous partageons puisse progresser le plus vite possible et quel que soit le prochain gouvernement, il faudra repartir à l'attaque très vite.

BERNARD VERA

Dans la suite de ce débat sur les collectivités locales, commune, département, région, je voudrais que ce séminaire contribue à tordre définitivement le cou à cette fausse bonne solution qui consisterait à faire payer les collectivités locales pour résoudre ce problème d'égalité.

D'abord parce que tu l'as dit Jean-Claude ce problème est de la responsabilité de l'État, c'est lui qui garantit l'égalité entre les citoyens, entre les territoires mais en plus je suis ce dossier depuis une dizaine d'années en tant que parlementaire j'ai participé à de très nombreuses discussions avec le Ministère des Transports, les ministres successifs qui ont tous cette fausse bonne solution pour ne pas arriver à remettre en cause la convention, la concession qui est mise en œuvre avec Cofiroute.

Alors je veux juste dire que, en 2010 ou 2011, nous avons fait la démonstration que cette façon de voir le problème conduisait à des pratiques illégales, je rappelle qu'il y a un arrêt du Conseil d'État à propos du viaduc de Millau où les collectivités locales du territoire en question avaient imaginé payer pour les citoyens de leur département le coût du viaduc de Millau pour que cela soit gratuit pour leurs habitants. Le Conseil d'État a statué sur le fait qu'il y avait une rupture d'égalité entre citoyens, entre ceux qui auraient à payer le péage et ceux qui ne le paieraient pas.



© B. Eblin

Il faut que définitivement ce séminaire contribue au moins à considérer que la solution n'est pas du côté des collectivités mais du côté de l'État et de Cofiroute. De ce point de vue, j'entendais tout à l'heure le sénateur Vincent DELAHAYE, il lui semblait que les montants des bénéfices étaient extrêmement importants, plus importants qu'au moment de la signature de la concession.

Je crois que l'association *A 10 Gratuite* a évalué entre 8 et 10 millions d'euros le manque à gagner si ces tronçons franciliens étaient gratuits. Les bénéfices qui ont été distribués sont autour de 330 millions cette année, avec une augmentation de 15% par rapport à l'année précédente. On a largement de quoi trouver des solutions au niveau de Cofiroute au lieu d'aller dans les poches des collectivités locales.

Sénatrice de Meurthe-et-Moselle

Je dois intervenir cet après-midi mais je voudrais dire dès maintenant que je suis impressionnée par la qualité de l'exposé du président. Je l'avais rencontré par ailleurs lors des travaux du groupe des parlementaires réunis par Manuel VALLS. Nous étions censés conseiller le Premier ministre à propos des autoroutes. J'expliquerai pourquoi c'était une vaste tromperie.

Tout d'abord, je voudrais vous dire que si vous voulez aller au bout de votre sujet, il vous faudra mesurer ce qu'est une concession. Je l'ai découvert pour ma part lors de ces travaux. Je voudrais ensuite saluer l'excellent travail réalisé par M. Jean-Paul CHANTEGUET, avec qui j'ai eu l'occasion d'échanger. Son rapport est une référence en plus de celles que vous avez citées.

L'État et Cofiroute ont signé un contrat de concession. On pourrait penser qu'il s'agit d'une activité de BTP. En réalité, c'est une activité financière. Autrement dit, Vinci n'est plus une entreprise de BTP, Vinci se définit comme une entreprise concessionnaire. Son métier, c'est la concession. La concession est un contrat qui a pour objectif de garantir un taux de rendement défini à l'avance. Il est commun de considérer que cela se fait en fonction du risque qu'on évalue, par exemple des difficultés au moment de la construction. Cela peut être aussi une baisse des trafics.

On évalue ce risque là et, en fonction du risque, on définit dans le contrat le niveau de rémunération du capital. Autrement dit, l'État signe un contrat avec un cahier des charges et un taux de rentabilité garanti. C'est ainsi que les financiers ont réussi à inventer un système où ils apportent des capitaux et qui leur garantit un rendement.



© B. Eblin

Pourquoi a-t-on recours à ce type de financement ? On sait bien que ces chantiers nécessitent des sommes considérables et que l'État aujourd'hui, pour diverses raisons, n'a plus les moyens d'investir. C'est pourquoi il a recours à l'outil des concessions. D'ailleurs, pour la première fois, la ligne TGV Tours-Bordeaux sera financée dans le cadre d'une concession. Au fond, le contrat de concession garantit une rentabilité. S'il y a des aléas, alors on modifiera les prestations.

Et chaque fois que l'État aura des exigences nouvelles, il devra proposer un financement en échange, soit sous forme de subvention soit en autorisant des augmentations des péages ou encore en prolongeant la concession de plusieurs années supplémentaires sachant que les années supplémentaires sont les plus rentables.

BERNARD VERA

Merci Évelyne pour cette intervention qui nous met en appétit pour cet après-midi alors je crois qu'on arrive au terme de cette matinée. Nous sommes dans les temps. Je voulais remercier tous les participants de ce séminaire ce matin, en particulier M. Bruno PHILIBERT qui représentait le Département de l'Essonne et bien

sûr M. Jean-Raymond HUGONET qui représentait les maires de l'Essonne.

Voilà, je vous souhaite un bon appétit et rendez-vous à 13h45.

APRÈS-MIDI

Propositions parlementaires

pour les réformes structurelles de la politique autoroutière

JEAN-CLAUDE LAGRON

Je vous propose que nous reprenions nos travaux, avec des petites modifications concernant la présence des personnalités et d'organisation. Cette séance devait être présidée par M. Michel BERSON, Sénateur de l'Essonne. Il nous a fait savoir qu'il ne pouvait pas venir, étant souffrant. Nos travaux vont donc se poursuivre et être consacrés aux propositions parlementaires pour des réformes structurelles de la politique autoroutière de l'État.

Comme je vous l'ai dit dans mon propos matinal, nous considérons que pour avancer dans notre revendication spécifique concernant les tronçons franciliens de l'autoroute A 10, il faut aussi faire bouger la politique autoroutière nationale.

Parmi les parlementaires ou groupes parlementaires qui ont émis des propositions de réforme structurelles, nous avons prévu trois interventions.

Malheureusement, le troisième intervenant ne sera pas présent cet après-midi car il est pris par les contraintes parlementaires, il s'agit de M. Jean-Paul CHANTEGUET. Néanmoins, nous avons la chance d'avoir deux personnalités qui reflètent bien ces dispositions et propositions parlementaires. Le premier qui va intervenir, M. Nicolas DUPONT-AIGNAN, fait partie des parlementaires qui, de longue date, se battent contre la gabegie des concessions autoroutières.

Je vous propose de lui donner la parole. Après son intervention, nous entendrons M^{me} Évelyne DIDIER, qui va nous parler des propositions de son groupe. À l'issue de chacune de ces deux interventions, la salle aura la parole pour questionner l'intervenant ou éventuellement pour apporter des réflexions sur le sujet.

Je cède donc la parole à M. Nicolas DUPONT-AIGNAN.

NICOLAS DUPONT-AIGNAN

Député de l'Essonne

Merci de votre invitation, d'abord bravo pour votre combat opiniâtre, je le sais, Monsieur le Président et vous tous, parce que cela fait tant d'années que vous vous battez, je comprends votre lassitude et en même temps c'est tellement aberrant ce qui se passe sur ce tronçon de l'A 10 que, on est tous d'accord et ça traduit d'ailleurs, d'une manière générale, l'incapacité de notre classe politique à faire prévaloir l'intérêt général.

Il ne faut pas s'étonner après que des Français n'aiment plus leurs élus. C'est le problème de l'impuissance publique face à des évidences et quand une autoroute a été amortie depuis tant d'années, contre toute raison, on maintient un privilège monarchique d'un autre âge, on comprend la colère des franciliens qui sont tondues régulièrement et l'absurdité de ce système.

Alors, vous avez raison de souligner que, au-delà de



© B. Eblin

cette problématique – où je vous ai toujours soutenu de manière désintéressée avant qu'il y ait des élections, donc on ne peut pas dire que c'était intéressé – se pose le problème dans notre pays de la privatisation des concessions d'autoroute.

J'étais l'un des premiers à m'élever en 2005-2006 avec François BAYROU, je me souviens qu'à l'époque on était tous les deux à batailler sur les ondes pour faire entendre raison. Nous étions intervenus dès la privatisation, je me souviens très bien, on nous prenait pour des rêveurs. On nous expliquait que ces 14 milliards de ventes permettaient de réduire le déficit budgétaire de la France, on nous expliquait que ce n'était qu'un détail technique, qu'il y avait déjà des sociétés qui étaient publiques, et donc, qu'il s'agissait juste de transférer et nous étions pris vraiment pour des rêveurs ou des mauvais coucheurs qui voulions s'opposer sur tout. Voilà ce qu'on entend dès qu'on dit quelque chose.

Mais ce qui est intéressant, c'est que les faits nous ont donné raison. Et que c'est quand même rare, tous les rapports : Cour des Comptes, Inspection des Finances, même le *Financial Times*, tous les experts ont confirmé ce que nous disions.

C'est-à-dire que ça n'a rien à voir avec l'économie privée. C'est un monopole public qui est donné à une société privée qui se goinfre en dividendes. Cela veut dire que c'est l'État, normalement censé servir l'intérêt général, censé défendre l'intérêt du peuple, qui fait un cadeau, mais un cadeau impressionnant, scandaleux, à des entreprises privées qui n'ont rien de privées si ce n'est leur statut et les transferts de dividendes qu'ils font. Cela veut dire qu'on a eu raison en 2006. Cela veut dire que tous les organismes sérieux, qui en général ne nous donnent pas toujours raison quand on lève des scandales, nous ont donné raison. Que tous les chiffres ont été là.

Ensuite, les sociétés – et c'est là le pire – ont abusé de la situation avec la complicité de l'État, et donc des gouvernements qui se sont succédés. Parce que, qui fixe les tarifs ? C'est bien l'État. Donc, ensuite, il y a eu l'augmentation des tarifs et vous savez très bien que l'augmentation des tarifs est différenciée selon les tronçons. Et quand on nous dit qu'il y a 2% d'augmentation, ce n'est pas la même partout. C'est une moyenne et que si on fait le calcul on s'aperçoit que les sociétés d'autoroute ont racketté encore plus les usagers.

Par ailleurs, on s'aperçoit aussi, comme toutes les entreprises, qu'elles cherchent leur profit et qu'elles ont mécanisé, supprimé des emplois. Donc hausses

de tarifs différenciées, suppression d'emplois, et cerise sur le gâteau, les accords, notamment l'accord BORLOU qui est de 2010-2011, enfin en pleine récession, on nous explique qu'il faut relancer le bâtiment, les travaux publics, d'ailleurs ce sont les mêmes entreprises... et on nous dit "oui, ben on prolonge la concession d'un an, on autorise l'augmentation de tarifs et vous allez investir 3 milliards." Et comme il faut parler d'environnement, on nous dit "dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, on va verdifier les concessions". Le plan vert.

Ce qui est très intéressant c'est qu'ensuite on apprend que les dépenses des sociétés d'autoroute n'ont pas été conformes à l'engagement et surtout qu'elles auraient été surfacturées. Du moins l'évaluation est ambiguë, pour ne pas aller plus loin. Cela veut dire que les 14 milliards étaient sous évalués, donc on a fait un cadeau aux sociétés d'autoroute.

Deuxièmement ces sociétés ont, avec la complicité et la faiblesse de l'État, augmenté des tarifs différenciés pour gonfler leur profit.

Troisièmement, qu'elles ont supprimé des emplois pour réduire leurs coûts.

Quatrièmement, qu'on a remis de l'argent dans le juke-box en 2011, et ça vient de recommencer à nouveau, c'est ça qui est insupportable. Parce que l'État qui n'a plus d'argent, ou qui fait semblant de ne plus en avoir, préfère passer par là pour investir et être complètement dépendant, drogué à ce système.

J'en avais discuté avec Madame ROYAL il y a 2-3 ans, quand Madame ROYAL avait tempêté contre les sociétés d'autoroute. Elle l'avait dit. Et je me dis : enfin quelqu'un qui a l'air de comprendre ce qui se passe, qui est ministre. Et je la vois tempêter, je parle avec elle et elle avait tout à fait compris l'escroquerie.

Et rebelote, à nouveau, circulez, y a rien à voir ; il y a un gel en 2015 de mémoire, qui ne dure qu'un an, et puis on rattrape et on nous sort un nouveau plan encore plus surréaliste que les précédents dans la mesure où maintenant les collectivités locales vont payer la moitié, les contribuables publics. C'est-à-dire, c'est 800 millions de mémoire, et on va payer 400 millions, le contribuable. Et on va augmenter les tarifs.

Mais alors, moi j'ai une question : qu'est-ce qui fait que l'État perd le sens de l'intérêt général à chaque gouvernement, face à ces puissances ? Je voudrais savoir.

Alors on me dit il y a deux interprétations. Il y a l'interprétation qui n'est pas acceptable mais qui est l'interprétation de court-termisme, c'est-à-dire on a un État qui est à court d'argent, qui veut investir et qui trouve

cette solution de facilité. Et l'État se dit "il faut relancer les travaux publics, il me faut 800 millions. Allez, on négocie et puis qu'importe si ça augmente de 10 centimes les portions d'autoroute, personne ne le verra." C'est ce que j'appelle l'option facile.

Et puis il y a une autre interrogation que j'ai. Comment se fait-il que des entreprises privées soient aussi puissantes dans l'appareil d'État ? Alors je ne dis pas qu'il y a corruption, mais je crois qu'il y a beaucoup de consanguinité, que tout ce petit monde vit ensemble et que Monsieur MINC, qui est président d'une société d'autoroute, la Sanef, a réussi à envoûter par son talent des responsables publics qui n'en n'ont rien à faire que les Français payent toujours plus pour circuler.

Cela pose un problème politique majeur. Et aujourd'hui, un problème de sécurité routière. C'est que les autoroutes sont devenues inabordable pour les français moyens. Un smicard ne peut plus prendre l'autoroute. Je voyais une statistique sur les accidents de la route. Ce sont les familles défavorisées qui ont le plus d'accidents. Aujourd'hui, prendre l'autoroute est un luxe. Et aujourd'hui, nos routes secondaires sont débordées, à la fois de camions et de gens qui pourraient prendre l'autoroute, qui seraient mieux sur l'autoroute, qui dépenseraient moins d'argent, qui pollueraient moins, et donc on assiste à une inversion totale des valeurs.

Et voilà pourquoi je suis outré de ce qui se passe. J'en ai fait un combat politique, j'ai même fait le pitre sur les barrières d'autoroute, mais je l'ai fait parce qu'il faut bien attirer l'attention de nos concitoyens. Mais il y a comme une sorte de résignation collective et je sais que nous ne sommes pas tellement nombreux comme parlementaires, à lutter pour l'intérêt général et c'est pourquoi je tenais absolument à être présent devant vous. C'est un combat que je ne lâcherai jamais parce que c'est insupportable, il y a assez de problèmes

dans notre pays, il y a assez de scandales qui sont difficiles à résoudre, celui-là est facile.

Alors je propose la nationalisation avec un barème très simple. Ces autoroutes ont été vendues à un certain prix. Il y a eu des bénéfices depuis. Nous allons déduire les bénéfices du prix d'achat et nous allons additionner les investissements réalisés. Cela paraît très logique et très juste. On peut même déduire les frais de fonctionnement. Il suffit de mettre en place une commission et je peux vous dire que ce serait la meilleure affaire que l'État pourrait faire. Comme ça dégage 3 milliards de bénéfices, de dividendes (à peu près) en quelques années l'affaire serait amortie. L'État retrouve sa mise en moins de 10 ans à coup sûr. Je dirais plutôt moins de 5 ans.

Et, à partir de là, l'État peut décider d'utiliser la rente, comme il l'entend. Est-ce qu'il utilise cette rente pour développer les secteurs autoroutiers, les infrastructures, est-ce qu'il la met sur les transports publics qui est un problème majeur, est-ce qu'il rend gratuites certaines portions déjà amorties, est-ce qu'il fait des tarifs réduits pour certaines personnes ?

Après, libre au gouvernement de l'époque, de décider comment il utilise cette rente. Mais il est hors de question que cette rente favorise des intérêts privés et je vous invite à regarder les bilans des entreprises, vous verriez que la part des autoroutes, les dividendes sont tellement colossaux que c'est ce qui nourrit l'ensemble de l'entreprise.

On a vu que la Caisse des Dépôts s'est retirée d'un groupe qui vient de transférer à un groupe espagnol, Abertis, on va faire le bonheur des Espagnols, c'est insupportable.

Voilà où on en est. C'est l'un des plus grands scandales de la cinquième République et c'est ce qui explique le dégoût de nos concitoyens à l'égard des gouvernements successifs qui se succèdent et qui cèdent aux lobbies. Merci.

JEAN-CLAUDE LAGRON

Merci beaucoup Monsieur le Député.

C'est maintenant le moment d'intervenir si vous avez des réflexions qui portent sur des questions de politique autoroutière nationale, de concessions. Cet après-midi est consacré aux aspects nationaux, tels qu'ils viennent d'être exposés. Nationalisation ou rachat des

concessions, ce qu'il faut retenir dans les deux cas c'est la nécessité de réformes structurelles de la politique autoroutière de l'État. C'est un point fondamental de convergence avec nos analyses.

La salle a la parole pour intervenir sur ce sujet.

MARIO HURTAUD

Habitant de Saint-Chéron

Je voudrais juste avoir une information si l'on pouvait comparer le système français aux autres systèmes des pays voisins, en Europe en particulier. Je ne sais pas si on peut me donner une information là-dessus.



© B. Ebbin

ÉVELYNE DIDIER

En fait, le système concessionnaire que nous avons évoqué ce matin est un système qui s'est développé en France, notamment par Vinci qui maintenant se décrit comme une entreprise de concessions.

C'est leur métier. Le nombre de concessions se développe, notamment en Espagne, et je pense que le modèle va encore se développer en Europe.

MARTINE TROFLEAU

Sous prétexte que des aménagements sont encore nécessaires sur cette transversale nord-sud dans le département, au trois quart en deux fois deux voies, qui satisfait pourtant les besoins des utilisateurs allant d'un bassin d'emplois à l'autre, entre Chartres et Dreux, pourquoi les élus ont cette envie très pressante de passer cette route nationale à une concession privée ?

C'est vrai ce que vous avez dit Madame la Sénatrice, nous éclaire énormément. On se doutait bien qu'il y avait des intérêts qu'on ne comprenait pas très bien. Donc, nous, ce qu'on essaye de faire comprendre justement aux usagers c'est cette logique nationale. C'est vrai que c'est assez difficile parce que, au quotidien,



© B. Ebbin

les gens sont plongés dans leurs problèmes et que de réfléchir en prenant de la distance, c'est toujours quand même, un petit peu difficile.

Mais, à partir du moment où on a calculé simplement pour les salariés entre Dreux et Chartres et surtout les salariés de Dreux qui vont travailler à Chartres parce que Dreux est une ville quand même un petit peu sinistrée au niveau de l'emploi malheureusement, et bien c'est un Smic sur les tarifs donnés par le ministre CUVILIER à l'époque où il a donné une espèce de feuille

de route, feuille de route garantie aux élus, qui trouve très bien de participer financièrement.

Quand ce matin vous dénonciez effectivement le recours à la participation des collectivités mais eux trouvent ça relativement normal. Voilà, c'était un témoignage.

ÉVELYNE DIDIER

Il faut remonter aux années 70 lorsque les banques centrales n'ont plus l'autorisation de financer les États. Les États ont dû se financer auprès des marchés privés, autrement dit payer l'argent qu'ils empruntent avec des intérêts et c'est ainsi que, progressivement, on a construit la dette des États.

Aujourd'hui, la Banque centrale européenne (BCE) prête aux banques privées, qui elles-mêmes prêtent aux États. Il y a tout de même quelque chose d'anormal dans ce système ! Tout cela se fait au nom de la concurrence libre et non faussée, au nom d'un principe qui veut qu'on privatise les profits et qu'on socialise la dette. L'État n'a pas à faire de bénéfices.

Lorsqu'on a construit le réseau autoroutier, on a utilisé l'adossement. Il s'agissait de financer les nouveaux tra-

vaux avec les péages des autoroutes déjà construites. C'était intelligent. Maintenant ce n'est plus autorisé par Bruxelles.

Nous avons des services publics qui fonctionnent très bien. Notre système de santé est le meilleur au monde. Nos réseaux routiers et ferroviaires sont exceptionnels. Et pourtant, on a réussi à mettre dans la tête des gens que nos services publics sont trop lourds, que les fonctionnaires sont des fainéants, qu'ils gagnent trop...

Une remise en cause du système public qui amène progressivement à dire : *"il faut donner ça aux entreprises privées ; elles seront plus performantes"*. Et pour finir, on veut nous faire croire que l'entreprise peut porter l'intérêt général. C'est faux.

NICOLAS DUPONT-AIGNAN

Au moment du lancement autoroutier dans les années 70, l'État n'avait pas l'argent immédiat pour construire les autoroutes et s'est dit que les usagers vont payer la construction des autoroutes. L'adossement, c'était ça au départ.

Ça ne me choque pas. Parce qu'on peut tout à fait considérer que l'État estime que le contribuable n'a pas à payer par rapport à l'utilisateur et comme il fallait aller vite pour construire les autoroutes, rattraper notre retard, ce n'était pas en soi insupportable qu'on crée des sociétés publiques, et qu'elles puissent se faire financer par des péages.

Ce qui est insupportable, c'est le dévoiement de ce système qui fait que, une fois les autoroutes amorties et l'emprunt remboursé, on continue à payer. Au lieu de financer et d'aller dans la concurrence, ils préfèrent

obtenir d'hommes politiques corrompus ou faibles l'obtention d'un monopole public, c'est tellement plus simple.

Rentabilité exceptionnelle garantie, rien à faire... J'avais dit en 2012 *"voilà la plus grande machine à sous de France"*. Ce n'est pas ça l'économie libérale. L'argent du privé doit s'investir dans les créateurs d'entreprises, servir à inventer de nouveaux produits, etc. Et là on est d'accord, c'est la privatisation du pays par Bruxelles, c'est-à-dire l'idée que notre pays devient simplement un instrument au service des multinationales et la boucle est bouclée. Il est évident que pour survivre, ces multinationales ont besoin de rentes publiques.

Donc c'est une rente publique, et quand on vous parle économie libérale... il n'y a rien de libéral là-dedans, c'est de la prévarication. Je n'ai toujours pas compris

comment les dirigeants politiques peuvent accepter ça alors que l'opinion est derrière nous, alors que tous les rapports d'expertise sont derrière nous, je veux dire la puissance de ces intérêts.

Et vous avez la même question dans l'industrie pharmaceutique qui ne fait plus de recherche dans les domaines médicaux où on a besoin de recherche. Vous avez la même question sur les vaccins, scandale des vaccins hexavalents où on oblige à vacciner avec

six produits des bébés. Bref, vous avez tout comme ça c'est-à-dire la disparition du politique. C'est ça en fait, l'évanouissement. Ils s'évanouissent eux-mêmes. Les autres n'ont même pas besoin de conquérir, ils ont des gens qui s'évanouissent.

Faut pas s'étonner de ce qui se passe dans le pays et qu'après vous avez des phénomènes Trump et autres. Parce que c'est ça la conséquence.

JEAN-CLAUDE LAGRON

Avec grand plaisir, nous allons écouter le point de vue des représentants des salariés de Cofiroute

BERNARD RICHARD

Salarié Cofiroute, secrétaire du Syndicat général du Personnel des autoroutes

Je m'appelle Bernard RICHARD et je suis agent routier à Cofiroute depuis plus de 30 ans.

J'interviens aujourd'hui en tant que secrétaire général du syndicat majoritaire dans mon entreprise : le Syndicat général du Personnel des autoroutes.

La destruction massive d'emplois sur le réseau Vinci-Autoroutes nous conduit aujourd'hui à vous alerter. En 8 ans, c'est 2339 emplois en CDI qui ont été supprimés chez Vinci-Autoroutes, ce qui représente 27% de l'effectif total. Pour Cofiroute ce chiffre se monte à 402 CDI.

Ces destructions d'emplois ont débuté chez les cadres et les agents de maîtrise et se poursuivent parmi les ouvriers/employés des branches péage et viabilité, au détriment du niveau de service proposé aux clients.

Aujourd'hui, dans le but de réduire encore les coûts d'exploitation, Cofiroute s'attaque clairement aux effectifs dédiés à la sécurité des clients.

Les salariés concernés, dont je fais partie, s'appellent agents routiers. Ce sont les fameux "hommes en jaune" qui risquent leur vie pour protéger celles des autres. Sur le réseau Cofiroute, c'est 48 postes d'agents rou-



© J.P. Stazy

tiers sur un total de 389 qui ont été supprimés depuis 2010 soit une baisse de 14% en 7 ans. Quand Cofiroute atteindra l'effectif annoncé de 325 agents routiers, la diminution sera portée à 20%.

Les propos du directeur d'exploitation de Cofiroute sont édifiants et font froid dans le dos : "Nous ne souhaitons pas faire de surqualité en matière de sécurité." Comment,

dans une entreprise ayant une délégation de service public, peut-on oser parler de "surqualité" ce qui sous-entend que l'on utilise trop de matériels et de moyens humains, alors que la sécurité de tous en dépend ?

La qualité de service, la sécurité des clients et celle des salariés sont clairement des enjeux que Vinci-Autoroutes souhaite limiter au minimum de ses obligations dans le seul but d'améliorer sa rentabilité ! Nous ne souhaitons qu'une chose : pouvoir continuer à exercer nos métiers dans les meilleures conditions de sécurité possible pour tous, tout en répondant à nos obligations et en respectant les engagements envers nos clients.

Le fait d'avoir déjà dénoncé publiquement cette politique dans une lettre ouverte me vaut d'être aujourd'hui convoqué en entretien disciplinaire sous le fallacieux prétexte d'avoir divulgué des "informations

confidentielles". Ceci montre bien que nos dirigeants sont prêts à tout pour atteindre leurs objectifs.

Nous restons à votre disposition mes collègues et moi pour vous apporter, si vous le souhaitez, plus de précisions. Je vous remercie de votre attention.

Pour apporter une petite précision sur le tronc commun, pour donner un ordre d'idées, ils ont réduit les effectifs de sécurité par deux, c'est-à-dire qu'avant vous aviez un homme en jaune qui s'occupait des 25 km du tronc commun. Ce qu'on appelle le tronc commun c'est où ça roule le plus, et vous aviez un autre agent routier qui était dédié sur une partie A11 et A10 à peu près un peu avant Chartres et du côté un peu avant Allaines. Vous voyez un petit peu le résultat de cette politique d'augmentation de dividendes. Et c'est quand même au détriment de tous les salariés de Cofiroute.

ÉVELYNE DIDIER

Cette réalité-là, nous la connaissons. J'ai connu une personne qui était un "homme en jaune". Je peux vous dire que dans les derniers temps de sa carrière, il avait peur pour sa sécurité. Depuis quelques années, la demande de gains de productivité augmente et ces gains de productivité permettent de mieux rémunérer les actionnaires. Jusqu'où va-t-on ? On attend qu'il y ait un mort, deux morts, dix morts ? On attend que l'autoroute ne soit plus entretenue ?

Je voulais remercier Bernard VERA de m'avoir invitée à participer à cette rencontre. Depuis quelques temps, je suis particulièrement attentive aux problématiques de la politique autoroutière et je voulais aborder quatre points qui me semblent importants.

Tout d'abord, il est important de rappeler que le réseau autoroutier français est performant par rapport à bien d'autres systèmes. Pas parce qu'il est géré par des grands groupes aujourd'hui, mais bien parce que à l'époque, l'État français avait des compétences au sein des ministères, des DDE dans chaque département, et qu'il a financé cette politique grâce au système de l'adossement qui consiste à financer la construction d'un tronçon grâce au péage du précédent tronçon, qui devient rentable en quelque sorte.

Et ce système était un système qui permettait de développer un réseau autoroutier cohérent d'aménagement du territoire. Ce réseau historique a bien été

conçu, construit et financé par l'État et donc par nos deniers. Dire le contraire est un mensonge. C'est la raison pour laquelle, par principe, nous, le groupe CRC, avons déposé une proposition de loi pour proposer la renationalisation des autoroutes.

Deuxième point. Tous les réseaux, qu'ils soient navigables, ferroviaires, routiers, autoroutiers, téléphoniques, électriques, de gaz, ou d'eau, ont été à la fois des outils de développement dans toutes nos régions parce qu'ils ont été déployés sur tout le territoire, sans discrimination, aussi bien dans la Creuse que dans la Région parisienne, des outils au service des personnes et des entreprises. C'est ce qu'on appelle un aménagement équilibré du territoire.

Troisième point. Par ailleurs, tous ces réseaux construits par l'État sont notre patrimoine commun. Il est à nous. C'est pourquoi nous considérons que si certains segments peuvent être rentables à un endroit, l'argent gagné doit servir à financer les secteurs déficitaires pour assurer l'égalité des territoires. Nous avons toujours conçu l'aménagement ainsi. En aucun cas, ces outils ne doivent servir à faire de l'argent pour des groupes financiers privés qui gardent les tronçons rentables et qui, grâce au foisonnement, leur font rendre un maximum, pour délaissier ce qui est déficitaire. On le voit très bien aujourd'hui avec la téléphonie mobile ou le très haut débit. Ils n'investissent que là où c'est ren-

table. C'est totalement contraire au principe d'égalité des citoyens devant les services publics.

Quatrième point enfin. Il faut souligner, c'est une activité qui fournit des emplois non délocalisables. La gestion financière des autoroutes a malheureusement laminé des emplois. On est passé de 20 000 à 14 000 emplois depuis 2006, privatisation totale.

Au fond, la nationalisation est notre position de principe. On peut passer par le rachat des concessions, même progressivement. On n'est pas obligé de tout faire d'un coup. Il y a eu des travaux sérieux évalués : le rachat des concessions historiques serait de l'ordre de 50 milliards. 50 milliards pour un État à emprunter, avec les taux d'intérêts qu'on a aujourd'hui, ça vaut le coup !

NICOLAS DUPONT-AIGNAN

Ça ne vaut pas 50, on leur a soldé 14.

ÉVELYNE DIDIER

Mais les calculs ont été faits par des économistes qui n'ont pas pris en compte ce que nous disons. Pour montrer que ce n'est pas infaisable, il faut qu'on défende cette idée. Parce que c'est le fondement d'une position juste. Si vraiment vous êtes intéressés par le sujet, lisez le rapport de Jean-Paul CHANTEGUET. Il faut savoir que c'est un travail extrêmement sérieux, qui a été voté à l'unanimité des groupes politiques.

Il faut se poser la question : lorsqu'on est d'accord sur le fond, pourquoi alors avons-nous des positions dif-

férentes au moment du vote des textes de lois ? Nous sommes bien dans un système de monopole.

Parlons maintenant des travaux. L'Europe exige des appels d'offres mais cela n'empêche pas des petits arrangements entre amis. Souvent, c'est celui qui détient la concession qui remporte les marchés à travers ses filiales. C'est insensé ! C'est du monopole. Au moins, si le système libéral fonctionnait vraiment et qu'une véritable concurrence s'exerçait, on pourrait y gagner sur les coûts. Mais ce n'est pas le cas.

Intervenant dans la salle

Je voudrai une précision à propos du rapport de Jean-Paul CHANTEGUET. Vous venez de nous préciser que le

rapport a été voté. Quelles en sont les conséquences ? À quoi amène un vote sur un rapport ?

ÉVELYNE DIDIER

Quand une commission d'enquête se constitue au Sénat ou à l'Assemblée nationale, il faut l'accord de la commission permanente et du bureau de ladite assemblée, notamment parce que cela induit des frais de fonctionnement. Une fois que l'autorisation est donnée, un président est nommé, ainsi qu'un rapporteur.

Ensuite, tous les membres de la commission représentant l'ensemble des groupes politiques de l'assemblée travaillent. Un rapport est rendu. Le plus souvent, ce rapport est voté à l'unanimité.

Lorsque vous voulez vraiment des renseignements sur un sujet précis, je vous invite à regarder les travaux de

l'Assemblée nationale ou du Sénat. Ce sont des rapports très fouillés qui font l'état des lieux de manière exceptionnelle.

Jean-Paul CHANTEGUET a fait un excellent travail à l'Assemblée nationale. De plus, 152 membres de son groupe ont signé une lettre adressée au Premier Ministre pour soutenir ce travail.

Que s'est-il passé ensuite ? Un groupe a été constitué au Sénat qui a donné des conclusions différentes. Ensuite, on a réuni les deux groupes à la demande du Premier Ministre qui nous a demandé d'éclairer le Gouvernement sur le sujet. Honnêtement, ce n'est pas sérieux. En effet, ceux qui détenaient l'alpha et l'oméga sur ce sujet, étaient les gens de l'administration qui maîtrisaient parfaitement l'ensemble du système.

Certains parlementaires ont fait semblant de croire qu'ils allaient donner leur avis et que le gouvernement allait suivre leur avis. C'est se moquer du monde. Je le dis comme je le pense, d'autant plus que je l'ai dit comme ça à l'époque.

Quand Jean-Paul CHANTEGUET a vu qu'il était désavoué, il a quitté ce groupe de travail. Il avait pourtant fait un travail tout à fait remarquable et malheureusement, il n'a pas été suivi. On a essayé de décrédibiliser son travail, et ça ce n'est pas admissible.

Monsieur DUPONT-AIGNAN l'a très bien dit, nous sommes dans un système sans risques réels, dans lequel la puissance publique garantit un taux de rendement pour les actionnaires dans le cadre d'un monopole. Et tout ça dans un monde soi-disant libéral...



© J.P. Stiny

JEAN-CLAUDE LAGRON

Je veux dire un mot à ce point de la discussion. Notamment sur le rapport *"Autoroutes : l'heure est à la reprise en main"* qui est en fait celui de *"la mission d'information sur la place des autoroutes dans les infrastructures de transport"* mise en place par l'Assemblée nationale dont M. CHANTEGUET a été le rapporteur et l'excellente cheville ouvrière. Invité aujourd'hui, M. CHANTEGUET n'a malheureusement pu venir en raison de ses contraintes parlementaires.

Nous l'avons rencontré à l'Assemblée nationale au printemps 2015 et il nous a fait part de toute son amertume sur la façon dont le Gouvernement avait orienté les choses pour faire capoter l'ensemble du travail parlementaire qui avait été mené surtout par l'Assemblée nationale et plus timidement par le Sénat,

comme vient de le dire Madame la Sénatrice.

En fait, la mission mise en place au Sénat était plutôt pour faire contrepoids à l'audace du groupe de travail de l'Assemblée nationale. Un détail important, pour montrer l'attitude du Gouvernement dans ce domaine et son mépris à l'égard du travail parlementaire. Alors que le Premier Ministre mettait en place ce groupe de travail, qui soi-disant avait pour but de faire la synthèse des propositions sénatoriales et des propositions des députés, il négociait dans leur dos, en catimini, avec les concessionnaires.

Le groupe de travail n'était pas informé du contenu des discussions que le Gouvernement menait secrètement avec les concessionnaires. Cela montre la duplicité de l'État à l'égard de ces grands groupes, ce qui constitue un des scandales de la République.

ÉVELYNE DIDIER

On s'est moqué de nous, ça c'est très clair. Nous avons été quelques-uns à ruer dans les brancards, dont Jean-Paul CHANTEGUET et Patrice CARVALHO qui a claqué la porte. Pour ma part, je suis restée jusqu'au bout, pour avoir le maximum d'informations. Celui qui négociait, c'était Bruno ANGLE (représentant le groupe Macquarie) et Pierre COPPEY, président de l'Afsa regroupant toutes les autoroutes.

C'est là que j'ai compris l'importance du contrat. Une fois qu'un contrat est bétonné, on ne peut plus y revenir. Dans les ministères, il y a de moins en moins de fonc-

tionnaires, cela ne vous a pas échappé, c'est un premier point. Deuxième point surtout, c'est l'importance du cahier des charges. Après, il est trop tard pour y revenir. Les services de Bercy ont un objectif. Mais les services de la direction des Transports au ministère des Transports ont un autre objectif. Leur souci c'est d'avoir un bel outil bien construit, dans les normes et dans les règles, solide. Bercy, eux, ont une approche financière et il y a donc des rapports de force parfois pénibles. Il y a très clairement lutte de pouvoirs. Et par ailleurs, il faudrait parler des sous-traitants ; ce serait un débat en plus...

JEAN-MICHEL BRUNEAUD

J'ai une question par rapport au système des concessions. Je me suis occupé un petit peu d'assainissement à une époque, dans ces formules-là qui sont aussi des formules de concessions avec un organisme public et client général de la commune, il y a toujours une clause de remise en cause.

Lorsqu'il y a une remise en cause du fait de conditions générales des marchés ou pour des raisons de modifications importantes des conditions économiques

générales, il y a toujours une clause qui permet de renégocier. Ça ne veut pas dire qu'on renégocie de façon automatique et de façon à assurer la rentabilité finale, mais, je veux dire, qu'elle est la différenciation entre les concessions ?

Base générale qui existe dans d'autres domaines de services publics et puis cette concession particulière peut-être pour les autoroutes qui assurent la rentabilité dont vous nous avez parlé.

ÉVELYNE DIDIER

Je ne suis pas une spécialiste. Ce que je peux dire, c'est que les masses en jeu, ça compte. C'est un premier point, on parle de milliards. Je pense que l'État, en l'occurrence, quand il a négocié le dernier plan de relance, avait vraiment comme souci de relancer l'emploi et de relancer le bâtiment.

Les collectivités elles, avec la loi NOTRe, ont récupéré des compétences. Pour la RD20 dont nous avons parlé ce matin, c'est effectivement le report des camions sur ces routes qui va faire que ce sont les collectivités qui vont payer l'entretien. Il faut savoir qu'un camion, c'est l'équivalent de 10000 voitures pour l'usure de la chaussée. Quelqu'un du ministère m'a dit un jour *"vous savez Madame Didier, vu la qualité de nos infrastructures, s'il n'y avait pas les camions, elles seraient construites pour l'éternité."*

Autrement dit, l'argent public qu'on dépense à entretenir le réseau routier, c'est en grande partie à cause des camions. On n'investit pas comme il faudrait dans le ferroviaire et le fluvial, par manque de moyens. C'est la raison pour laquelle on utilise les concessions. Dernièrement pour une ligne TGV.

Le concessionnaire va exiger le maintien de sa rentabilité. Il va faire pression sur la Sncf pour lui faire payer le maximum de loyer sur les réseaux. Il va demander le maximum de trains. La Sncf a aussi son modèle économique à respecter. Ce qui fait qu'à un moment donné, elle peut être mise en difficulté.

Les entreprises finiront par être, elles aussi, les grandes perdantes de l'histoire. On prend une entreprise, on lui demande des gains de productivité. Cela se répercute

sur les salariés, la sécurité... tout ce qui est considéré comme frais indus. Lorsqu'on arrive à un point de non-retour, le service n'est plus assuré. Alors on ferme l'entreprise, pour aller investir dans une autre. Mais à terme, les entreprises, elles aussi, vont perdre.

Il est vraiment temps de prendre conscience de la perversité du système. Nous devons nous intéresser à ces montages-là, les dénoncer et surtout défendre nos services publics.

CATHERINE DAMON

Conseillère municipale d'Étréchy

Vous dites que c'est la collectivité qui va payer maintenant à cause de la loi NOTRe, les frais de réfection des voies et je voulais un peu comprendre le mécanisme. Je voudrais savoir comment les collectivités peuvent refuser de le payer, et si c'est possible.



ÉVELYNE DIDIER

Vous partez de la notion de compétences. Vous regardez ce qui est de la compétence de l'État. L'État a redonné bon nombre de routes aux Départements. La RN 20 s'appelle maintenant RD 20. Vous avez donc maintenant la voirie communale, parfois intercommunale, les voiries d'agglomération, les voiries de métropoles. Il faut regarder qui est compétent pour savoir qui paye.

D'ailleurs, lorsqu'on récupère la compétence "routes", on récupère en même temps les ouvrages d'art.

Puisque le pont est un morceau de la route, il est donc à vous. Et les collectivités se sont retrouvées en charge de ponts ou de viaducs.

Lorsqu'une commune de 600 habitants découvre qu'elle doit entretenir un viaduc, je vous assure que ça lui fait un choc. C'est la raison qui m'a amenée à proposer une loi. Un travail commencé en 2009 et qui a abouti à une loi votée en 2014 à l'unanimité au Sénat et à l'Assemblée nationale.

MARIO HURTAUD

Puisque nous sommes en pleine période électorale, la question est : ce sujet de nationalisation des auto-

routes, est-il abordé par certains candidats aux élections présidentielles ?

BERNARD VERA

Je pense que les associations ont fait un travail, et notamment je pense que l'association *A 10 Gratuite* a interrogé les candidats sur leur position quant à la gestion du réseau autoroutier. On sait qu'il y a des candidats qui défendent des idées, qui sont plus proches de la reprise en main par l'État des autoroutes, et d'autres qui sont totalement opposés.

Sauf que vous avez vu que les lignes bougent, en tout cas c'est la réalité en Essonne. Il y a une communauté de vues et d'opinions, et à ce sujet, je voulais excuser Serge DASSAULT, qui ne pourra pas être parmi nous cet

après-midi. Parmi les cinq sénateurs de l'Essonne, deux qui appartiennent au parti Les républicains, Vincent DELAHAYE qui appartient à la famille centriste, moi-même j'appartiens à la famille communiste, et nous avons une communauté de vues sur cette question, avec la reprise en main par exemple du tronçon francilien de l'autoroute A 10. C'est dire qu'on n'a pas baissé les bras...

Alors si vous en êtes d'accord, je vais passer la parole à Jean-Claude LAGRON pour la partie conclusive de ces travaux.

JEAN-MARIE PILLET

Vous parliez, Madame la Sénatrice, d'une première qui concernait le TGV. En Eure-et-Loir, c'est la première fois qu'on privatise une nationale.

On ne fait pas une autoroute à côté d'une nationale

comme c'est le cas pour l'A 10 et l'A 11, là on privatise une nationale. Est-ce que c'est un premier pas ?

Il va falloir être – vous les grands élus – être extrêmement vigilants et combatifs.

Réflexions sur nos travaux et perspectives d'action

JEAN-CLAUDE LAGRON

Avant d'avoir le privilège de conclure cette rencontre, je veux répondre à certaines questions.

La première concerne la privatisation d'une route nationale. Il faut savoir que les concessionnaires autoroutiers ont de grandes ambitions dans ce domaine. Parmi les diapos que nous présentons dans les conférences débat que nous organisons dans les communes de l'Essonne et des Yvelines, il y en a une qui montre les ambitions affichées par Cofiroute pour prendre la main sur la RN 118 et la RN 104.

Ce sont des ambitions affichées, ce n'est pas des "on dit", ce ne sont pas des bruits de couloir. Depuis longtemps, Cofiroute fait acte de candidature pour reprendre la Francilienne en la mettant à péage. La raison est toujours la même : nous allons l'améliorer, la refaire, la recalibrer, et ça ne coûtera rien à l'État... Mais, évidemment, elle sera à péage.



Dans ce contexte, la bataille contre la mise en concession de la RN 154 est extrêmement importante pour les populations locales, mais elle l'est aussi pour beaucoup d'autres endroits où des problématiques similaires se posent. Aux associations qui se battent contre cette perspective je leur dis : résistez, résistez, résistez ! Pour les concessionnaires, quand une brèche s'ouvre quelque part, c'est un encouragement pour qu'ils avancent partout.

Tout à l'heure, Madame la Sénatrice a parlé des poids lourds. Nous nous sommes penchés sur les évolutions et les impacts du trafic poids lourds. Sur une autoroute concédée, un poids lourd acquitte un péage trois fois supérieur à un véhicule léger. Or, des essais ont été faits sur le niveau destructif d'un poids lourd sur les chaussées, par rapport à un véhicule léger. Un passage de poids lourd équivaut à 15 000 véhicules. Cela dépend évidemment de son poids total en charge, mais l'échelle de grandeur est significative. C'est pour cette raison que lorsque vous acquittez un péage, vous payez 10 fois le coût d'entretien, d'amortissement et de gestion du tronçon que vous avez emprunté. Vous payez pour les actionnaires, mais vous payez aussi les frais occasionnés par les poids lourds.

D'autre part, pour les personnes qui seraient intéressées par le rapport de Jean-Paul CHANTEGUET, dont on a beaucoup parlé, je signale qu'il est sur le site de l'Assemblée nationale, mais nous pouvons aussi vous le transmettre. C'est un excellent rapport qui – sans jeu de mots – est sans concession vis-à-vis de la politique autoroutière de l'État.

Maintenant, je vais conclure à partir de nos discussions depuis ce matin.

Ce qui ressort de vos interventions, c'est que le *statut quo* en matière de politique autoroutière n'est plus possible. Les parlementaires, les collectivités territoriales ou les participants qui sont intervenus, ont montré qu'il faut changer de système, il faut revoir la politique autoroutière de l'État. Tous convergent pour dénoncer une situation de plus en plus inacceptable. On l'a vu, les solutions préconisées ne sont pas exactement identiques. Mais ce que nous avons surtout entendu aujourd'hui, c'est la convergence des positions de tous ceux qui ont l'ambition de vouloir une politique autoroutière d'intérêt national.

Il nous apparaît donc que l'État doit reprendre la main en matière de concessions autoroutières, qu'il mette fin à son impuissance - volontaire - dans ce domaine, pour mieux répondre aux besoins de la société, tels qu'ils

se sont exprimés, et pour mieux répondre aussi aux enjeux environnementaux et de mobilité d'aujourd'hui.

Ce point de vue en faveur d'une reprise en main par l'État, s'appuie sur notre expérience associative. L'État nous dit "*les contrats sont ce qu'ils sont, mais on ne peut rien faire*". Les concessionnaires nous disent "*nous respectons scrupuleusement les contrats, les tarifications et les augmentations tarifaires, c'est l'État qui ratifie*". Quelle conclusion doit-on tirer de cela ? C'est qu'à leur corps défendant, les uns et les autres font ainsi la démonstration que ce sont bien les rapports entre l'État et les concessionnaires, donc les contrats de concessions, qu'il faut revoir en profondeur. Seules des réformes structurelles permettront d'avancer réellement vers un dispositif nouveau.

La plupart des récentes initiatives parlementaires partent de la nécessité de trouver des ressources nouvelles pour financer les infrastructures de transports collectifs. Le rapport de 2014 qui a été publié par l'Autorité de la Concurrence auquel j'ai fait référence ce matin, a été commandé par la Commission des Finances de l'Assemblée nationale. L'objectif de cette Commission était d'obtenir des ressources nouvelles pour financer les équipements publics dans ce domaine. Nous comprenons ce souci du législateur, notamment après l'abandon de la taxe carbone et la privatisation des autoroutes en 2006. Aujourd'hui, les fabuleux profits réalisés sont dilapidés en dividendes, alors que des moyens pour financer les projets utiles et durables font cruellement défaut. Cependant nous voulons attirer l'attention sur le fait que les ressources disponibles sont les fruits exclusifs des péages acquittés par les usagers. En effet, les tarifications pour les véhicules légers vont bien au-delà des coûts d'amortissement, de gestion et de maintenance des autoroutes. Selon nous, tout ré-équilibre des concessions doit aussi se réaliser en faveur des utilisateurs, comme l'ont recommandé la Cour des Comptes ou l'Autorité de la concurrence.

Des mesures ponctuelles en faveur des usagers sont donc indispensables. Les interpellations du gouvernement par les parlementaires portent toutes cette exigence. Dans ce cadre, nous proposons de corriger prioritairement les inégalités d'accès aux infrastructures autoroutières, là où elles handicapent lourdement les territoires. À cet effet, nous retenons deux priorités.

Première priorité : mieux utiliser les infrastructures autoroutières pour faciliter les déplacements domicile-travail dans les territoires défavorisés en transports collectifs.

Deuxième priorité : prêter une attention toute particulière aux territoires périphériques entourant les métropoles qui observent avec jalousie, mais aussi avec colère, les investissements – dont nous ne contestons pas le besoin – se concentrer exclusivement sur les centres métropolitains alors que eux vivent une dégradation continue de leurs déplacements quotidiens.

Dernier point. Quels que soient les résultats des échéances électorales à venir, une question maintenant se pose.

- Comment ne pas en rester au constat affligeant ?
- Comment faire converger les multiples attentes de la société des élus et des citoyens ?
- Comment dépasser le sentiment fataliste, souvent mêlé d'exaspération, parmi les usagers et les élus, alimenté par l'impuissance publique ?
- Depuis 15 ans, nous vivons l'incurie des gouvernements successifs, comment redonner à l'État un peu de courage politique pour reprendre la main ?

Il s'agit d'une exigence d'intérêt général qui rassemble bien au-delà des frontières partisanes.

Les initiatives parlementaires de 2014-2015, dont nous avons parlé, étaient porteuses d'espoir. C'est pour cela que nous les avons soutenues. Nous savons le sort qui leur a été malheureusement réservé par le Gouvernement. Nous invitons les parlementaires à reprendre l'initiative et à avancer avec détermination leurs propositions de réformes dans ce domaine. De la même façon, nous invitons les collectivités territoriales à refuser de continuer à subir les effets parasites du péage et à intervenir vers l'État pour qu'il corrige les inégalités territoriales qu'il engendre.

Les collectivités territoriales, élus et pouvoirs publics, n'ont ni les mêmes rôles, ni les mêmes pouvoirs. Pour autant, nous avons tous la responsabilité d'agir pour

que nos territoires cessent d'être les otages des contrats léonins attribués par l'État aux sociétés concessionnaires d'autoroutes. Nous avons tous la responsabilité d'agir pour faire cesser une situation préjudiciable à l'intérêt général.

Nous avons le plaisir de vous annoncer, qu'avec le soutien de M. Bernard VERA, nous allons engager une expertise indépendante sur les aspects financiers de notre demande en vue d'affiner nos propres estimations et de réfuter avec plus de force encore, les chiffres fantaisistes énoncés par l'État pour repousser la gratuité. Nous n'avons pas eu le temps de développer ce que nous rétorque l'État sur les coûts de notre demande. C'est un mélange de mauvaise foi et d'opacité.

Dans l'immédiat, nous allons très largement diffuser les actes de ce séminaire qui seront à votre disposition.

Enfin, je veux m'adresser aux associations, au-delà de celles qui sont présentes ici, qui comme nous, agissent sur des objectifs d'intérêt général relatifs aux concessions autoroutières, présentes aujourd'hui ou qui prendront connaissance de nos travaux, que nous sommes disponibles pour mutualiser nos actions et pour les mettre en réseau afin de mieux faire valoir l'intérêt des populations et de nos territoires. C'est-à-dire, puisque notre séminaire va rayonner bien au-delà du territoire francilien, que je fais appel aux associations qui se battent sur des objectifs similaires aux nôtres pour que nous essayons de mutualiser nos forces. Chacun gardera son identité parce que chacun a des revendications très concrètes, mais la convergence est aussi essentielle que la particularité.

Je ne puis conclure sans remercier chacun et chacune des participants, les représentants des collectivités territoriales qui sont venus parler à cette tribune, les parlementaires qui nous ont fait l'honneur de consacrer un peu de temps à cette journée et qui sont intervenus,

ainsi que les cinq sénateurs de l'Essonne qui ont bien voulu parrainer cette manifestation.

Je veux adresser un remerciement tout particulier à Monsieur VERA, sans lequel cette journée n'aurait pu se tenir.

Nous espérons que cette rencontre vous aura été utile, assurément, pour nous, elle l'aura été. Je vous remercie et à bientôt.



© B. Blin

ANNEXES

Association A 10 Gratuite Séminaire public au Sénat - 2 février 2017

Présentation de BRUNO PHILIBERT

pour le Conseil départemental de l'Essonne

Diaporama de 10 pages



Essonne
LE DÉPARTEMENT
— TERRE D'AVENIRS —

Gratuité du tronçon
de l'autoroute A10 DOURDAN / LES ULIS

Séminaire du 2 février 2017

1



Essonne
LE DÉPARTEMENT
— TERRE D'AVENIRS —

Plan de situation

- ✓ A10 autoroute concédée
- ✓ concessionnaire Cofiroute
- ✓ Société du groupe Vinci Autoroute

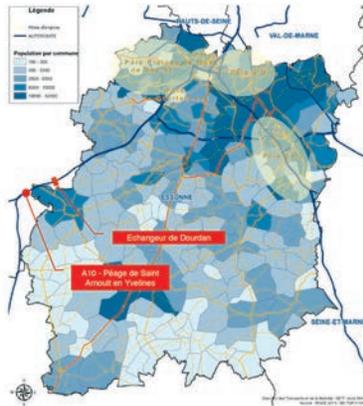
A10 - Echangeur de Dourdan

2

L'A 10, une offre de mobilité essentielle à la frange ouest de l'Essonne

— TERRE D'AVENIRS —

- ✓ L'A10, un axe de communication structurant pour l'ouest et le nord de l'Essonne, sans véritable offre alternative
- ✓ Seul itinéraire direct pour rejoindre les pôles d'emplois du nord du territoire (Massy, Courtaboeuf / Les Ulis, ...) pour le dourdannais
- ✓ Un usage payant sur une grande partie de son linéaire en Essonne (gare de péage aux abords de Dourdan)
- ✓ Des besoins de déplacement domicile / travail à satisfaire



3

Une inégalité territoriale

— TERRE D'AVENIRS —

- ✓ Une situation inégale en Ile-de-France
- ✓ Un péage générant un coût non négligeable les déplacements quotidiens des particuliers
- ✓ Une rupture d'égalité avec les habitants de la frange Est de l'Essonne où l'A6 est gratuite à la même distance de Paris

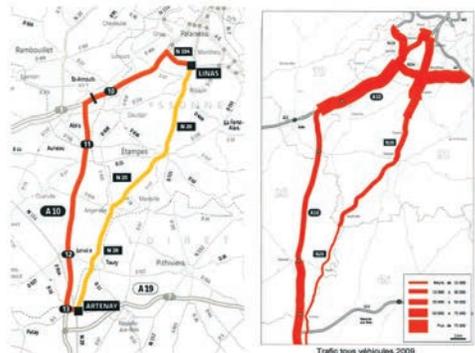


4

Un impact déséquilibrant sur le fonctionnement du réseau routier départemental

— TERRE D'AVENIRS —

- ✓ Des phénomènes de report de circulation sur les RD, notamment la RN20
- ✓ Des impacts en terme de gestion et d'investissement sur le réseau routier



5

Un impact déséquilibrant sur le fonctionnement du réseau routier départemental

- ✓ Des PL en transit qui quittent l'A10 pour la RN20 au nord d'Orléans au regard d'une meilleure offre de service (gratuité, temps de parcours, coût du carburant inférieur, stationnement, restauration ...)



6

Une situation défavorable à la mise en œuvre du projet de requalification urbaine de la RN20

- ✓ Le développement attendu de fonctions urbaines sur la RN20 à l'appui d'un site propre de transport en commun, incompatible avec le maintien d'un trafic alimenté par le report depuis A10
- ✓ La nécessité de désengorger la RN20 pour la mise en œuvre de ce programme



7

Démarches entreprises Études et concertation

- ✓ Une enquête poids lourds sur l'A10 à Janville et Artenay (décembre 2008 – Département et Cofiroute) analysant les origines destinations des PL
- ✓ Une concertation engagée en 2010 avec l'Etat et Cofiroute
- ✓ Une réunion en 18 mai 2011 restituant une étude de trafic réalisée par Cofiroute et les services de l'Etat, articulée selon 3 axes :
 - ✓ Analyse de l'évolution des trafics depuis 2001
 - ✓ Analyse des origines destinations sur les axes parallèles à l'A10
 - ✓ Analyse des passages au péage de Dourdan

8



Mesures mises en œuvre depuis 2011

— TERRE D'AVENIRS —

- ✓ La mise en place par Cofiroute d'une formule d'abonnement avec une réduction de 32% qu'il supporte en totalité. Un effort supplémentaire en 2012 consenti portant la réduction à 50% du coût à partir du 25^{ème} passage (sur 50 passages mensuels)
- ✓ Une incitation au covoiturage avec la « carte de covoiturage Dourdan » permettant de bénéficier de 50% de réduction au passage du péage de Dourdan à condition d'avoir 3 personnes ou plus dans un véhicule léger
- ✓ La réalisation d'opérations pour favoriser la mobilité partagée :
 - Extension du parking de la gare autoroutière de Briis-sous-Forges (réalisée début 2014)
 - Création de 3 parkings de covoiturage et de rabattement (Ablis et Allainville en 2012 et Longvilliers / Dourdan – début de travaux 2019)
- ✓ Travaux pour la création d'une voie de bus dédiée sur l'A10 à l'approche de la gare de Masy pour fiabiliser les temps de parcours des lignes de bus (mise en service fin 2017)

9



Position du Conseil départemental

— TERRE D'AVENIRS —

- ✓ Un engagement pour la modification des conditions d'accès aux tronçons franciliens de l'A10 renouvelé dans le cadre d'une motion adoptée par l'assemblée départementale en mai 2016
- ✓ Une expression favorable au développement des parkings relais et au renforcement des transports en commun sur cet axe autoroutier
- ✓ Une opposition à une compensation par les collectivités du manque à gagner pour Cofiroute. Il revient à l'Etat de moduler l'offre tarifaire sur l'ensemble de l'itinéraire de l'A10 afin d'offrir aux habitants du secteur de bonnes conditions de déplacements quotidiens
- ✓ Un souhait de réengager les discussions avec l'Etat

10

Contribution de CLAIRE-LISE CAMPION

Sénatrice de l'Essonne

Mesdames et Messieurs les parlementaires, cher(e)s collègues,
Mesdames et Messieurs les élus,
Monsieur le Président Lagron,
Mesdames et Messieurs les membres de l'association *A10 Gratuite*,
Cher(e)s participant(e)s,
C'est en raison d'une santé chancelante, et avec regret,

que je ne puis être parmi vous pour ce séminaire exceptionnel. Mon regret est d'autant plus profond, que j'accompagne depuis 2003 cette association dans son combat en faveur de la mise en gratuité des tronçons franciliens des autoroutes A 10/A 11.

Leur revendication devenue mienne, je l'ai inlassablement portée auprès des décideurs, mobilisant tous les leviers dont dispose un parlementaire. J'ai également

soutenu chaque initiative de l'association, destinée à sensibiliser les usagers, les médias, afin qu'un mouvement s'enracine et fasse évoluer le débat.

Nonobstant une mobilisation de plus en plus dynamique, disons-le, les résultats n'ont pas été à la hauteur de nos attentes ces 13 dernières années. Les gouvernements successifs ont prêté une oreille distraite à notre combat local. Pourtant, de la mise en gratuité dépendent des enjeux dignes d'intérêt que sont, la mobilité, la sécurité et la réhabilitation du pouvoir d'achat.

L'A 10 possède la particularité d'être payante à seulement 23 km de Paris, lorsque les autres autoroutes "historiques" le sont à environ 50 km, voire aux portes de la région. La suppression du péage apporterait une double réponse : elle soulagerait évidemment le pouvoir d'achat des Essonnais contraints, dans le cadre de leurs déplacements pendulaires, d'utiliser cette infrastructure.

Je dis bien "contraints", puisque bon nombre d'entre eux résident dans un bassin de vie où le transport public de voyageur est carencé. La mise en gratuité apporterait par ailleurs, davantage de sécurité sur la RN 20, route devenue l'itinéraire bis pour les poids lourds souhaitant s'exempter du prix du péage.

Utilisatrice régulière de cet axe structurant qui traverse l'Essonne, je connais le risque permanent lié à la présence de camions à gros tonnage sur cette route aux voies étroites.

Malgré nos arguments, la mise en gratuité, objectif que s'est initialement assigné l'association *A 10 Gratuite*, n'a jamais réellement été prise en considération. Tantôt pour des raisons économiques, tantôt pour la rupture d'égalité qu'elle supposerait. C'est pourquoi, ces dernières années, l'association a entrepris de rénover ses actions, qui ont eu le mérite d'apporter de la visibilité à la problématique. Elle a par exemple composé un comité d'élus, que j'ai rejoint dès sa constitution.

C'est également dans cet esprit qu'elle organise ce séminaire et contribue au débat national autour de la gestion des infrastructures autoroutières, qui refait surface depuis 3 bonnes années. Son travail de mise en commun d'expertise s'est aussi matérialisé fin 2014 par une contribution aux auditions du groupe de travail sénatorial, chargé d'examiner la situation des concessions autoroutières. Il m'avait semblé opportun à l'époque, d'attirer l'attention de mes collègues en charge de ce groupe sur l'utilité de recueillir leur témoignage.

Notons que la littérature sur le sujet a accéléré sa floraison depuis 2013. Ces travaux, réjouissants, ont suscité un regain d'intérêt, une attention renouvelée des pouvoirs publics, des médias et de l'opinion. Une première flèche a été décochée par la Cour des Comptes, qui a rendu public le 24 juillet 2013 un rapport sur les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Des relations que les magistrats de la rue Cambon jugeaient déséquilibrées, au bénéfice des sociétés concessionnaires.

Le 18 septembre 2014, l'Autorité de la Concurrence, saisie par la commission des Finances de l'Assemblée nationale, rendait public un avis relatif aux sociétés concessionnaires. Son principal constat était cinglant, puisqu'elle pointait une rentabilité exceptionnelle, déconnectée des coûts et disproportionnée par rapport au risque de l'activité. L'Autorité assimilait ces résultats à une rente et appelait à davantage de régulation en faveur de l'État et des usagers.

Puis, le Parlement s'est également emparé de la question, avec la publication de travaux au sein des deux chambres en décembre 2014. L'Arafer est venue enfoncer le constat dans son rapport publié en décembre 2016, soulignant le dynamisme du résultat net pour l'ensemble des sociétés d'autoroute : l'augmentation exponentielle des dividendes (+ 127,5 %) en 2015 tandis que les Français continuent de subir les hausses de prix des péages.

Ces nombreux avis se retrouvent autour d'un constat partagé. Dans ces conditions, est-il raisonnable de s'en affranchir ? J'appelle à ce que ce corpus soit considéré par l'État décisionnaire, qu'il soit exploité à dessein de renverser le rapport asymétrique instauré au profit des sociétés concessionnaires. L'enlisement, les allongements de contrats de concession, les mesures dilatoires revenant en boomerang vers l'utilisateur, ne sont assurément plus tenables. Il est vrai qu'enrayer le processus exige du courage, dans un contexte marqué par l'impératif budgétaire.

Peut-être est-il encore nécessaire de faire appel à l'expertise des magistrats de la Cour des Comptes, à l'analyse de l'autorité de la concurrence, comme le suggérait récemment Monsieur le président CHANTEGUET. J'indique ici ma parfaite disponibilité pour une action concertée avec mes collègues parlementaires.

À dessein, j'accorderai beaucoup d'importance aux échanges féconds qui se tiendront dans l'enceinte du Palais du Luxembourg ce 2 février 2017.

Sénatrice de Meurthe-et-Moselle

Je remercie Bernard VERA et l'association *A 10 Gratuite* de m'avoir invitée à participer à cette rencontre. Je suis, en effet, particulièrement attentive aux problématiques de la politique autoroutière et je souhaite, à ce sujet, aborder quatre points essentiels en introduction.

1) Tout d'abord, il est important de rappeler que le réseau autoroutier français est performant, non seulement parce que de grands groupes le gèrent aujourd'hui, mais surtout parce que l'État français a développé une politique, avait des compétences au sein des ministères et dans chaque département, et qu'il a financé cette politique grâce au système de l'adossement qui consiste à financer la construction d'un tronçon grâce aux péages du précédent.

Ce réseau historique a bien été conçu, construit et financé par l'État. C'est la raison pour laquelle, par principe, nous avons déposé une proposition de loi, avec mes collègues du groupe CRC, pour à nouveau nationaliser les autoroutes.

2) Ensuite, les réseaux des voies navigables, ferroviaires, routiers et autoroutiers, téléphoniques, de gaz, d'eau et d'électricité ont été à la fois des outils de développement dans toutes les régions parce qu'ils ont été déployés sur tout le territoire sans discrimination, des outils au service des personnes et des entre-

prises : c'est ce qu'on appelle un aménagement équilibré du territoire.

3) Par ailleurs, tous ces réseaux ont été construits par l'État : c'est notre patrimoine et notre bien commun. C'est pourquoi nous considérons que, si certains segments peuvent être rentables à un endroit, l'argent gagné doit servir à financer les secteurs déficitaires pour assurer l'égalité des territoires.

En aucun cas, de notre point de vue, ces outils ne doivent servir à faire de l'argent pour des groupes financiers qui gardent ce qui est rentable pour délaissier ce qui est déficitaire. On le voit aujourd'hui avec la téléphonie mobile ou le THD. C'est totalement contraire au principe d'égalité des citoyens devant les services publics.

4) Enfin, il faut le souligner, c'est une activité qui fournit des emplois non délocalisables. La gestion financière des autoroutes a malheureusement laminé les emplois : on est passé de 20 000 à 14 000 emplois depuis 2006, date de la privatisation des autoroutes.

Pour résumer, la nationalisation est notre position de principe. Elle se fonde sur l'idée d'un bien commun payé par les usagers et par l'impôt, sur la nécessaire maîtrise publique des infrastructures de transports afin de garantir le droit à la mobilité.

Proposition de loi déposée au Sénat le 25 octobre 2011

par Évelyne DIDIER et le groupe CRC

EXTRAITS

Estimant que *“premièrement, les usagers des autoroutes ne doivent pas être considérés comme une rente captive, dont la contribution est uniquement guidée par le besoin de rentabilité des actionnaires [... et que,] deuxièmement, les dividendes issus des péages doivent servir le principe posé par le Grenelle de réorientation de la route vers le ferroviaire, réorientation dont l'AFITF est un rouage important”*, les auteurs de ce texte proposent de nationaliser les sociétés concessionnaires d'autoroutes (article 1^{er}).

Ils préconisent l'entrée en vigueur de ce dispositif un an après la promulgation de la loi (article 2).

Ils prévoient que les charges créées par cette nationalisation soient compensées par un relèvement de l'impôt sur les sociétés (article 3). Débattue au Sénat le 19 juin 2014 – Rejet

Ce que dit aujourd'hui le droit : article L122-4 code de la Voirie routière

“L'usage des autoroutes est en principe gratuit. Toutefois, il peut être institué par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des

activités ferroviaires et routières, un péage pour l'usage d'une autoroute en vue d'assurer la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure."

En cas de délégation des missions du service public autoroutier, le péage couvre **également la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le délégataire.**

Des ouvrages ou des aménagements non prévus au cahier des charges de la délégation peuvent être intégrés à l'assiette de celle-ci, sous condition stricte de leur nécessité ou de leur utilité, ainsi que de leur caractère accessoire par rapport à l'ouvrage principal. Leur financement ne peut être couvert que par une augmentation des tarifs de péages, raisonnable et strictement limitée à ce qui est nécessaire. Le cas échéant, l'État et les collectivités territoriales intéressées, dans le cadre des règles prévues dans le Code général des Collectivités territoriales, peuvent, à titre exceptionnel, apporter des concours. Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, fixe les conditions d'application de ces dispositions.

La convention de délégation et le cahier des charges annexées fixent les conditions dans lesquelles le délégataire exerce les missions qui lui sont confiées par l'État et en contrepartie desquelles il est autorisé à percevoir des péages. Ces actes sont approuvés par décret en Conseil d'État, le cas échéant dans les conditions prévues à l'article L. 122-8. **Le cahier des charges prévoit un dispositif de modération des tarifs de péages, de réduction de la durée de la concession ou d'une combinaison des deux, applicable lorsque les revenus des péages ou les résultats financiers excèdent les prévisions initiales.** En cas de contribution de collectivités territoriales ou de l'État au financement de la délégation, ce dispositif peut – à la place ou en complément – prévoir un partage d'une partie des résultats financiers de la délégation au profit de l'État et des collectivités territoriales contributrices. Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application de ce dispositif.

La différenciation dans les abonnements proposée par les concessionnaires d'autoroutes afin de favoriser les véhicules à très faibles émissions dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes, ainsi que les véhicules utilisés en covoiturage, est mise en œuvre sous la responsabilité des concessionnaires sans modification du rythme d'évolution des tarifs de

péage et sans augmentation de la durée des concessions autoroutières. Le produit du péage couvre ses frais de perception.

HISTORIQUE

- Novembre 2004 : création de AFITF (qui devait être financée notamment par le produit de l'exploitation des autoroutes).
- Juin 2005 : décision par le Gouvernement Villepin de privatiser les sociétés concessionnaires, sans aucune consultation du Parlement.
- Procédure de privatisation organisée de juin à décembre 2005.
- **Rapport public annuel de 2008, la Cour des Comptes.** Ce rapport déplore le fait que l'État n'ait fait appel qu'à une seule banque conseil pour les trois opérations d'ouverture du capital des sociétés d'autoroutes et critique donc les conditions de privatisation.
- Dans ce même rapport, la Cour a regretté que les règles de péages n'évoluent pas au regard de l'évolution de la nature du capital. Elle a ainsi indiqué : *"la politique tarifaire s'est sensiblement éloignée des règles qui la fondaient et le système se caractérise par une grande opacité pour les usagers"*.
- **Rapport de la Cour des Comptes, publié en juillet 2013, sur "les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes"** : déplore que la hausse des péages soit supérieure à l'inflation.
- **17 septembre 2014 : avis de l'Autorité de la concurrence.** L'Autorité de la concurrence avait dénoncé la "rente" des exploitants du réseau français d'autoroutes, critiquant notamment des péages qui augmentent plus vite que l'inflation, une rentabilité entre 20 et 24 % et des bénéfices surtout attribués aux actionnaires.
- La Commission européenne a validé le 29 octobre 2014 **le plan de relance autoroutier** que la France lui avait notifié en mai dernier. Prévoyant des investissements de 3,2 milliards d'euros en échange de rallongements des concessions d'autoroutes.
- **Automne 2014 : annonce de la suppression de l'écotaxe.** Ségolène Royal annonce vouloir taxer les super profits des sociétés concessionnaires et revoir les dossiers. Un amendement en ce sens a été déposé par le groupe GDR à l'Assemblée nationale dans le cadre de l'examen de la loi de finance, cet amendement a été rejeté.
- **En décembre 2014 :** CHANTEGUET, le rapporteur de la mission d'information sur les autoroutes, a préco-

nisé une “dénouciatiou des contrats en cours” liant l’État et les sociétés concessionnaires.

- Loi Macron **été 2015** : l’Araf devient le gendarme des autoroutes, cette mesure étant censée apporter la nécessaire régulation notamment des péages.
- **Février 2015** : annonce du gel des tarifs.
- **Septembre 2016** : le secrétaire d’État aux Transports annonce un second plan de relance autoroutier d’un milliard d’euros, financé par les collectivités locales et une hausse des tarifs des péages comprise entre 0,3 et 0,4% par an entre 2018 et 2020.
- **Décembre 2016** : premier rapport de l’Arafer (voir les chiffres dans la partie chiffres).
- Le gel des tarifs de péage décidé pour l’année 2015, pour les sept sociétés concessionnaires privées dites historiques (Cofiroute, ASF, Escota, APRR, Area, Sanef et SAPN) doit être compensé par des hausses de rattrapage étalées entre 2019 et 2023. Ces rattrapages devraient conduire, selon les estimations de l’Arafer, à une hausse des tarifs de péage entre 9 et 11% selon les concessionnaires. Au final, **les usagers devraient payer environ 500 millions d’euros de péages supplémentaires sur la durée restante des concessions pour compenser le coût du décalage dans le temps de cette hausse des tarifs.**
- Un rapport du Commissariat général au développement durable publié en mars 2016 observe que le chiffre d’affaires des sociétés concessionnaires a progressé de 42,3% depuis 2009, s’élevant à 9 milliards d’euros.

CONCLUSION : on parle bien d’une rente privée sur le dos du service public et des infrastructures publiques.

CHIFFRES

- Réseau concédé : 8300 km.
- 17 sociétés concessionnaires.
- Prix de vente du capital de l’État dans les sociétés concessionnaires : 14,8 milliards (sur cette somme 10 milliards ont servi au désendettement et 4 milliards ont été affecté à l’AFITF) : soit 10 milliards de moins que l’estimation de la cour des comptes.
- Le manque à gagner résultant de cette privatisation a été estimé à 37 milliards d’euros d’ici à 2032 (date moyenne de fin des concessions), soit 1 à 2 milliards par an.
- De 2006 à 2012, le résultat net d’ASF a augmenté de 15%, celui de la Sanef de 8% et celui d’APRR de 5%.

- De 2006 à 2013, les dividendes versés par ces autoroutes correspondent à 15 milliards d’euros (soit l’équivalent du prix de vente).
- Sur 100 euros versés par les usagers, entre 20 et 24 euros vont directement dans les poches des actionnaires des SEMCA déjà en 2014.
- **En 10 ans, les profits issus des péages ont augmenté de près de 20%. Les sociétés d’autoroute se portent pour le mieux : 1,5 milliard €/an de dividendes pour les actionnaires** (enquête France Inter).
- Selon les socialistes, le rachat des concessions coûterait au total près de 50 milliards, sans que ces chiffres soient justifiés. Bercy ne voulant pas travailler cette question.
- Selon l’Arafer, le secteur autoroutier a connu en 2015 une croissance de 2,5% de son chiffre d’affaires qui atteint 9,4 milliards d’euros. Cette croissance s’explique essentiellement par le produit des péages (+3,2%), qui constitue 97% de l’ensemble du chiffre d’affaires du secteur et illustre le dynamisme du trafic en 2015 et l’étalement dans le temps des amortissements suite au plan de relance.
- En 2015, le résultat d’exploitation des concessionnaires s’est fortement augmenté (4,8 milliards d’euros soit une hausse de 7,3%). Les dividendes versés par les concessionnaires ont également augmenté pour atteindre 3,3 milliards d’euros (+127,5%). Ils ont doublé entre 2014 et 2015 (chiffre Arafer).
- **Vinci réalise un chiffre d’affaires sur les concessions autoroutières de 3,9 milliards d’euros pour les neuf premiers mois de 2016.**

TEXTES PARLEMENTAIRES DE RÉFÉRENCE

- Rapport d’information sur la place des autoroutes dans les infrastructures de transport au nom de la Commission du Développement durable et de l’Aménagement du territoire de l’Assemblée nationale : <http://www.assemblee-nationale.fr/14/rap-info/i2476.asp>
- Proposition de loi relative à la nationalisation des sociétés concessionnaires d’autoroutes et à l’affectation des dividendes à l’agence de financement des infrastructures de transports : http://www.senat.fr/basile/visio.do?id=d085896&idtable=d135744-78067_5|d45128720140122_7|d45128720140619_2|d085896|d096316&_c=proposition+de+lounation+alisation+autoroutes+2011&rch=ds&de=20111001&au=20120310&dp=1+an&radio=deau&aff=35744&tri=p&off=0&afd=ppr&afd=ppl&afd=pjl&afd=cvn



Association A 10 Gratuite

Retrouvez la présentation d'ouverture des travaux faite par Jean-Claude LAGRON, président de l'association *A 10 Gratuite* en téléchargement sur le site de l'association : <http://a10gratuite.free.fr/wp/?p=1993>

Nous remercions cordialement Messieurs Bernard ELBIN et Jean-Pierre STINZY pour leurs photographies du séminaire.

Photo de couverture : Vue sud-sud-est de la façade et des jardins du Luxembourg, Paris - VI^e arrondissement © JLPC / Wikimedia commons / CC BY-SA 3.0

La bataille pour la gratuité des tronçons franciliens des autoroutes A 10 et A 11 est une action d'intérêt général.

Elle concerne les populations du sud de l'Île-de-France : usagers, riverains du réseau secondaire saturé et pollué par les transferts de trafics provoqués par le péage, élus confrontés aux problèmes de sécurité routière, notamment dans la traversée des villages.

Notre action est donc ouverte à toutes celles et à tous ceux qui souhaitent voir triompher l'intérêt général.





A 10 GRATUITE

8, rue du Lavoir
78730 Saint-Arnoult-en-Yvelines

Tél. 06 07 29 85 35 - @ : a10gratuite@free.fr

<http://a10gratuite.free.fr>