



avec la participation de 108 adhérents présents ou représentés

Tel : 06 07 29 85 35

Site : <http://a10gratuite.free.fr>

courriel : a10gratuite@free.fr

Cher(e) Adhérent(e),

Vous trouverez ci-dessous le compte rendu de notre Assemblée Générale annuelle.

Nous remercions celles et ceux qui ont assisté à cette assemblée, ainsi que celles et ceux qui nous ont renvoyé leur pouvoir et leur renouvellement de cotisation.

Nous invitons les adhérents qui ne l'ont pas encore fait à renouveler leur cotisation pour 2018-2019.

Restant à votre écoute,

*Pour le Conseil d'administration
Le Président : Jean Claude LAGRON*

L'AG a salué la présence des associations Bien Vivre à la Ville du Bois et St Prest environnement qui nous a informé de l'évolution de son difficile mais juste combat contre la mise en concession de la RN 154.

I - RAPPORT MORAL

Après les élections de 2017, la première partie de cette année aura été en partie consacrée à **reconstituer un environnement parlementaire favorable** à notre dossier afin de reprendre sans tarder l'offensive vers l'Etat. A cet effet, nous avons sollicité un entretien auprès des 21 députés et 11 sénateurs de l'Essonne et des Yvelines. Les parlementaires suivants ont répondu à notre sollicitation : A. BERGÉ, L. DARCOS, V. DELAHAYE, J. GUIDEZ, N. HAI, J-R HUGONET, O. LEONHARDT, F. MARLIN, M-P RIXAIN, L. ROMEIRO DIAS. Nous retenons de ces entretiens : une découverte de ce dossier pour la plupart d'entre eux, une vraie sensibilité à nos arguments qui s'est traduite par leur adhésion au Comité des élus pour la gratuité et à l'association pour certains d'entre eux.

Les Assises nationales de la mobilité organisées par le gouvernement. Bien qu'ayant été très confidentielles, nous avons cherché à faire entendre nos préoccupations en produisant un document d'analyses et de propositions relatives à nos territoires que nous avons transmis aux ministres concernés et au Président du Conseil d'orientation.

Que penser de ces assises ? Des intentions de départ positives s'appuyant sur les problèmes réels de transports. Puis, les intentions réelles s'affirmant, nous avons constaté que les territoires délaissés le resteront, que les politiques répressives contre ceux qui n'ont que leur voiture pour se déplacer s'intensifieront (hausse des péages, prolongation des concessions, mises à péage de routes nationales et de voies urbaines ou péri urbaines publiques, hausse des carburants...), que les investissements de longs termes sont abandonnés, que les concessions autoroutières sont ignorées, que les poids lourds ne contribueront toujours pas aux coûts d'entretien des infrastructures qu'ils dégradent significativement. En résumé, les bonnes intentions de départ se sont vite révélées des leures.

Suite à nos entretiens avec les parlementaires, il y a eu plusieurs questions orales ou écrites au gouvernement à l'initiative de J-R HUGONET, J. GUIDEZ, M-P RIXAIN, A. BERGÉ, L. ROMEIRO DIAS. Les réponses sont à l'image de celles des gouvernements précédents : un plaidoyer d'impuissance volontaire autour du thème : les contrats de concession sont ce qu'ils sont, on n'y peut rien.

La question qui se pose désormais est : peut-on en rester à constater cette incurie ? Ce n'est pas notre point de vue.

Nous avons donc sollicité les parlementaires en les invitant à une démarche collective vers le Premier ministre puisque les ministres sont inertes. Ainsi, **18 parlementaires se sont adressés ensemble au Premier ministre** lui demandant un entretien. Il s'agit de : A. BERGÉ, L. DARCOS, M. de CIDRAC, V. DELAHAYE, N. DUPONT-AIGNAN, M. GUEVENOUX, J. GUIDEZ (dont nous saluons le rôle fédérateur), N. HAI, J-R.

HUGONET, M. LAUGIER, O. LEONHARDT, F. MARLIN, A. de MONCHALIN, P-A. RAPHAN, R. REDA, M-P RIXAIN, L. ROMEIRO DIAS, A. SCHMITZ.

La réponse fut celle d'un conseiller leur proposant de prendre contact avec... un conseiller technique. Les parlementaires lui ont fait savoir que cela ne correspondait pas à leur attente et ont réitéré leur demande. Pour notre part, nous sommes intervenus auprès du Premier ministre en lui faisant savoir : que nous partageons l'insatisfaction de nos élus, que son attitude était préoccupante quant au fonctionnement de la démocratie et que nous étions disponibles pour participer à un éventuel entretien.

L'évolution de nos relations avec les élus. Le comité pour la gratuité s'est sensiblement étoffé : 20 parlementaires, de nouveaux maires ; Sainte Geneviève des Bois, Longjumeau, Longpont sur Orge, Rochefort, Etampes, St Chéron, Roinville, Breux-Jouy, Limours, Epinay sur Orge.

Certains parlementaires ont été reçus au cabinet de la ministre des transports. A leur demande, nous avons établi une fiche argumentaire sur les conséquences techniques et financières de la gratuité.

Plusieurs communes ont adopté ou vont adopter des délibérations municipales pour la gratuité : Roinville, St Chéron, Limours, Epinay sur Orge, Etampes, Longjumeau, Dourdan

Nos relations avec le Conseil régional sont à l'opposé des promesses de campagne de sa Présidente. A notre demande insistante, en juin 2018, nous avons été reçus par un conseiller à qui nous avons posé des questions concrètes et à qui nous avons demandé des réponses concrètes. Elles ne sont toujours pas arrivées. Nous regrettons que l'opacité et l'immobilisme de la région se transmette indépendamment des changements de majorité. Les conseillers régionaux de nos territoires sont très passifs.

Nos relations avec le Conseil départemental des Yvelines sont toujours handicapées par son mépris pour le sud Yvelines.

Celles avec le Conseil départemental de l'Essonne sont historiquement favorables. Cependant, après un entretien très positif avec son Président il y a 18 mois, nous ressentons un certain essoufflement. Nous allons nous employer à lui redonner du souffle.

Suite au dernier rapport de l'ARAFER relatif à *la synthèse des comptes des concessions autoroutières*, nous sommes intervenus auprès de son Président pour lui faire part de nos remarques relatives à sa grande mansuétude face à ce scandale d'Etat.

Durant l'année nous avons multiplié **nos interventions publiques**. Notre manifestation au péage de Longvilliers au mois de mai a été particulièrement réussie par le nombre d'élus présents (20 maires et 2 parlementaires). Nous avons été invités à des émissions radio et télé dans le 91 et le 78. Nous avons contribué à une émission de grande écoute nationale. Des articles dans la presse locale ont relayé ces initiatives.

D'autres manifestations sur les voies publiques se sont tenues ; aux péages d'Ablis et d'Allainville, sur la RD 988 à Gometz la ville, ainsi qu'à St Chéron.

Notre présence aux forums de rentrée dans nos cantons ou à la brocante de St Arnoult nous ont permis de rencontrer beaucoup de monde et de faire de nombreuses adhésions à l'association. Nous devons dire que nous avons ressenti une forte exaspération des populations due au matraquage de l'Etat sur les coûts de leurs déplacements.

Une difficulté doit être signalée à nos adhérents, celle d'y associer un plus grand nombre d'entre eux.

Quelques autres faits significatifs sont à noter. L'augmentation généralisée des péages au 1 février. Pour la première fois depuis 10 ans, les péages de l'A10 ont été touchés, + 6% à Longvilliers. Les coûts des déplacements des franciliens vers Paris augmenteront annuellement de 600 000 €. De même, les deux lignes de bus empruntant l'A10 (91.02 et 91.03) coûteront dorénavant plus de 300 000 €/an de péage aux contribuables franciliens.

Nous avons suivi avec une double inquiétude le drame de Gènes. D'une part, en raison du manque d'entretien, de l'état de sérieuse dégradation des infrastructures routières françaises alors que des sommes considérables sont dilapidées en dividendes aux actionnaires concessions autoroutières. D'autre part, en raison de l'acquisition des concessions SANEF et SAPN par le groupe italien Atlantia-Autostrade concessionnaire du pont italien.

Le CA sortant soumet à l'AG une réflexion pour renforcer l'efficacité de notre action.

Depuis des années nous cherchons à corriger l'inégalité territoriale, reconnue par tous, dans l'accès à l'A10. Notre action a été totalement centrée sur cette préoccupation. Nous devons constater qu'à ce jour nous n'y sommes toujours pas parvenus. Pourquoi ?

Les prétextes de l'Etat sont invariables. Outre le mensonge et la mauvaise foi, il s'abrite derrière les contrats léonins octroyés aux concessionnaires en affirmant qu'ils ne peuvent pas être modifiés.

En France, depuis 10 ans, 150 interpellations parlementaires ont reçu des réponses similaires.

Si le système est ainsi bloqué il faut alors le réformer. Les besoins des populations et des territoires ne peuvent continuer à souffrir de cette incurie.

Nous nous proposons donc d'agir avec tous ceux qui subissent la même situation pour obtenir des réformes structurelles du système autoroutier.

Pour cela, face au mépris du gouvernement pour l'activité parlementaire, il faut redonner à l'action parlementaire la fonction qui est la sienne, légiférer.

Il y a urgence. **Les automobilistes supportent de moins en moins le racket qu'ils subissent pour leurs déplacements quotidiens.** Les élus territoriaux observent avec impuissance des concessions qui traversent leurs territoires sans répondre aux besoins des populations. L'Etat est incapable d'assumer ses missions d'investissements et de maintenance des infrastructures de transports alors que les sociétés concessionnaires gaspillent des sommes colossales en dividendes. Les recommandations des institutions compétentes comme la Cour des comptes, l'Autorité de la concurrence, la Commission du développement durable de l'Assemblée Nationale, les groupes et missions parlementaires ainsi que leurs projets de lois, l'ARAFER sont, pour l'essentiel, restées lettres mortes.

L'aboutissement positif de notre dossier dépend largement d'un changement de cap vers des réformes structurelles. De ce point de vue, la demande de F. MARLIN et de 22 députés d'une *commission d'enquête relative à la régulation des concessions autoroutières* peut peser utilement dans ce sens.

Pour notre part, nous venons de saisir les parlementaires qui viennent d'interpeller le Premier ministre ainsi que les présidents des groupes politiques de l'Assemblée Nationale et du Sénat pour qu'ils usent de leurs prérogatives.

Dans les prochaines semaines nous tiendrons une importante initiative publique à ce sujet.

Nous l'observons avec colère, la défense de l'environnement et la sécurité routière se réduisent à des opérations d'enfumage de l'Etat pour accompagner ses mauvais coups. C'est porter un grave préjudice à la cause environnementale que de l'instrumentaliser de la sorte. Ainsi, nous posons ces questions :

Pourquoi les pouvoirs publics ne développent-ils pas les transports collectifs ?

Pourquoi ne stoppent-ils pas les évolutions anarchiques des territoires ?

Pourquoi ne mettent-ils pas à contribution le fret routier ?

Pourquoi ne réduisent-ils pas la saturation des réseaux routiers secondaires ?

Pourquoi ne favorisent-ils pas l'accès aux autoroutes qui sont 5 fois moins dangereuses que les routes secondaires ?

Pourquoi n'utilisent-ils pas les 5 milliards/an dilapidés en dividendes par les concessionnaires pour financer ces mesures et pour développer des modes de transports alternatifs ?

Voilà quelques pistes autrement sérieuses... mais nous ne sommes pas le gouvernement.

Le Président remercie nominativement les administratrices et administrateurs ainsi que certains adhérents assidus et bénévoles qui ont contribué à ce riche bilan d'activité.

Intervenant : Après 17 ans de combat, on arrive toujours à la même conclusion, tout repose sur ces contrats Etat concessionnaires apparemment intouchables. Prendre le problème d'une autre manière est donc une bonne chose

Réponse : L'Etat s'abrite derrière ces contrats. C'est un prétexte. Les contrats de concessions ont évolué, toujours en faveur des concessionnaires. A chaque fois, ça a été le jackpot pour les concessionnaires. Ce qu'ils ont obtenu en compensation de quelques travaux sur les concessions autoroutières équivaut à peu près à 3 fois le prix des travaux engagés.

I : L'union faisant la force, l'association s'est-elle rapprochée d'associations comparables ?

R : A chaque fois que nous avons eu connaissance d'actions engagées en France, nous avons contacté les initiateurs de ces actions. Malheureusement, ce ne sont pas des associations qui agissent dans la durée. Cela conduit ici ou là un parlementaire à interpeller le gouvernement et après il ne se passe plus rien. Ces actions portent sur des problèmes très concrets qui ont presque tous des causes communes : verrouillage de la politique autoroutière de l'Etat et de sa complaisance envers les concessionnaires autoroutiers. Tant qu'on ne bouscule pas cette complaisance, on aura du mal à obtenir satisfaction pour notre propre compte. On y était presque parvenu il y a trois ans et demi, lors de l'excellent rapport de la commission du développement durable de l'Assemblée Nationale qui préconisait que l'Etat reprenne la main sur les concessions autoroutières. Malheureusement, ce rapport a été torpillé par le premier ministre de l'époque,

qui a fait l'inverse de ce qui était préconisé. Nous venons de nous adresser aux présidents des groupes à l'Assemblée Nationale et au Sénat. Nous allons les pousser à prendre des initiatives qui déverrouillent le système.

I : Le taux de CO² sur la RN 20, à Montlhéry c'est une catastrophe !

R : C'est exact. Si l'on se réfère aux graphiques publiés dans les actes de notre séminaire au Sénat il est supérieur à celui de Paris

I : Travaillez-vous avec les médias ?

R : A chaque initiative publique, nous les contactons tous. Si les médias locaux ou régionaux relatent nos actions, nos arguments sur le fond sont rarement évoqués. Les médias nationaux nous ignorent.

I : Je ne vois pas comment inverser une tendance sans réforme systémique. Vous ne couperez pas à la nécessité d'avoir un cabinet d'avocats sur le volet de l'environnement. Il faudrait mettre M. de Rugy sur le grill. Il faut aller voir Vinci et Cofiroute. Quand ils vont comprendre qu'il y a derrière un cabinet d'avocats, ils auront besoin de montrer une face plutôt positive de leur business. Ce n'est pas l'Etat qui va déboucler les choses, il est dans l'optique inverse.

R : Concernant le cabinet d'avocats, c'est une question qui nous est souvent posée. On n'est pas dans une bataille juridique, on est dans une bataille politique au sens de l'intérêt général. Il faut mener cette bataille sur le terrain social et politique. Sinon cela veut dire que les parlementaires ne servent à rien. C'est à eux de légiférer et de se retourner devant l'opinion publique pour dénoncer l'attitude despotique de l'exécutif.

I : Il faudrait que le cabinet d'avocats y trouve son intérêt...

R : On n'a pas les moyens de prendre un cabinet d'avocats, à moins de mettre la cotisation à 1000 €.

I : Ça vaudrait le coût de prendre les conseils d'un cabinet d'avocats pour mettre un petit coup de poignard à l'Etat et en même temps aux parlementaires.

Le rapport moral est adopté à l'unanimité des participants

I – RÉSUMÉ DU RAPPORT FINANCIER

Le compte de résultat de l'exercice 2017/2018, avec un total des charges à 2159,40 € et un total des produits à 3303,00 €, présente un excédent de 1143,60 €.

L'an dernier, les subventions et aides obtenues avaient été insuffisantes pour couvrir les frais du séminaire au Sénat de février 2017. Le fonds de réserve de l'association s'était réduit à 1845,42 €.

Le montant des cotisations s'est accru significativement cette année, +22%. C'est essentiellement dû à l'apport de nouveaux adhérents qui vient contrebalancer le manque de régularité des anciens adhérents pour assurer le renouvellement de leurs cotisations annuelles.

Le budget prévisionnel pour l'exercice 2018/2019 s'établit à 4300 €.

Il est envisagé de créer et d'éditer un nouveau triptyque en remplacement de l'actuel dont le stock est bientôt épuisé. C'est pourquoi, la rubrique – *Publicité et relations publiques* présente un montant de 2800 €.

Pour équilibrer ce budget, il conviendra de sensibiliser les collectivités territoriales sur l'intérêt de nous aider à financer cet outil de communication.

I : Pourquoi le Conseil départemental des Yvelines ne cotise pas ?

R : Le sud Yvelines ne l'intéresse pas.

I : Pourquoi n'augmentez-vous pas la cotisation ?

R : Le coût d'adhésion ou de renouvellement ne doit pas être dissuasif. L'engagement des adhérents passe avant tout. L'adhésion ou le renouvellement annuel de cotisation sont des engagements.

I : A quoi correspond la prime d'assurance ?

R : Elle couvre la responsabilité civile, les locaux dans lesquels nous nous réunissons et toutes nos manifestations, principalement lors de la distribution de tracts aux péages.

Le rapport financier est adopté à l'unanimité des participants

III - RENOUELEMENT DU TIERS SORTANT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les membres renouvelables sont : Mme DAMON, Mrs. CHANET et MUNILLA. Indisponible, M. COCHETON a demandé son retrait du CA.

A l'unanimité, l'AG renouvelle les mandats des trois administrateurs sortants.

Réuni les 21 novembre, le nouveau CA a élu son bureau : J-C LAGRON, Président ; J. LABBAT, Secrétaire ; B. MUNILLA ; Trésorier.