



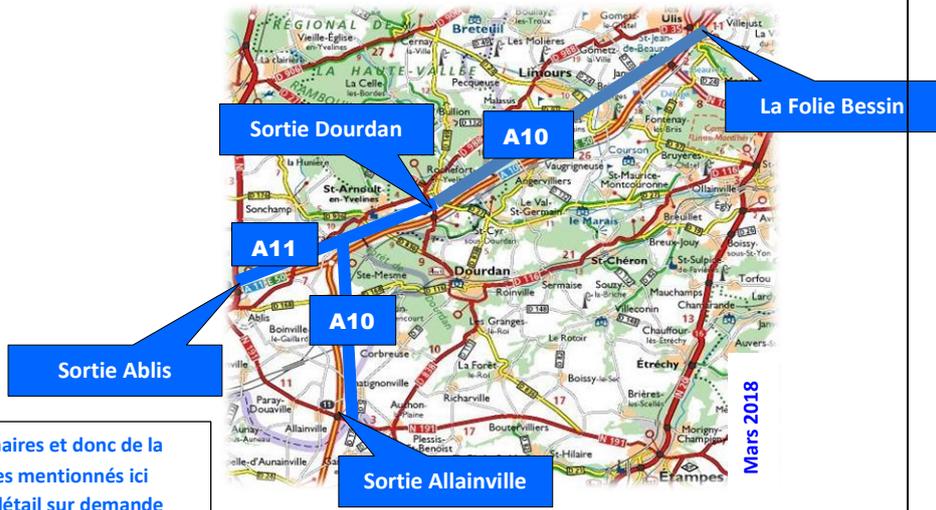
Association Loi 1901

Tél : 06 07 29 85 35

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

Courriel: [a10gratuite@free.fr](mailto:a10gratuite@free.fr)

Malgré l'extrême opacité des relations Etat/concessionnaires et donc de la difficulté d'obtenir des informations crédibles, les chiffres mentionnés ici sont cependant avérés et peuvent être justifiés dans le détail sur demande



## GRATUITÉ DES TRONÇONS FRANCILIENS DES AUTOROUTES A10 ET A11 : SCÉNARIOS, ASPECTS JURIDIQUES ET FINANCIERS

*L'objectif est d'établir l'égalité d'accès aux autoroutes historiques d'Ile de France.*

*L'inégalité actuelle concernant les tronçons franciliens de l'A10 et de l'A11 est reconnue. En revanche, l'Etat s'emploie à masquer son impuissance volontaire en produisant des chiffres fantaisistes et contradictoires sur les coûts et la faisabilité de leur gratuité.*

Plusieurs scénarios sont envisageables. Nous retiendrons les deux principaux. Ils ont des incidences contractuelles et financières très différentes.

**1** – Gratuité pour l'ensemble du trafic

**2** – Gratuité pour les déplacements locaux quotidiens, notamment domicile-travail

Le premier scénario conduirait l'Etat à prendre la main sur le tronçon commun (la Folie-Bessin/péage dit de Dourdan).

Dans le second scénario le périmètre de la concession serait inchangé.

### PREMIER SCÉNARIO

Du point de vue du principe d'égalité et de la cohérence, ce scénario est le plus logique puisque l'Etat assumerait ses responsabilités sur ce tronçon à l'image des autres autoroutes historiques franciliennes.

Dans ce cadre, l'Etat procéderait à l'achat de la concession. Deux types d'intervention de l'Etat pourraient en réduire sensiblement le coût.

- Suivre les multiples recommandations de la Cour des comptes, de l'Autorité de la concurrence, des rapports parlementaires, en procédant à une révision profonde du contrat de concession en raison de son caractère léonin. <sup>(a)</sup>
- Mettre en application les clauses de *limitation de rentabilité* prévues dans les accords de 2015 entre l'Etat et les concessionnaires. <sup>(b)</sup>

**Si l'Etat devait acheter ce tronçon au prix fort, c'est-à-dire sans les deux dispositions d'accompagnement, le coût serait de l'ordre de 30 M€.** <sup>(c) (d)</sup>

## SECOND SCÉNARIO

Maintien du statut de concession tout en assurant le principe d'égalité par la gratuité pour le trafic local. Sur le réseau concédé français, cette disposition existe en de nombreux endroits. Elle nécessite cependant une certaine détermination politique de l'Etat qui devra négocier sérieusement avec le concessionnaire.

Pour cela, plusieurs leviers peuvent être utilisés :

- 1** – Ainsi que le prévoyait le contrat initial, la concession Etat-Cofiroute aurait dû prendre fin il y a une dizaine d'années. Or, malgré l'avis du Conseil d'Etat de septembre 1999, elle a été renouvelée par anticipation, sans appel à concurrence, de gré à gré, au détriment des usagers et de l'Etat.
- 2** – Cofiroute est le seul concessionnaire français à continuer à pratiquer le foisonnement. Ce procédé, cautionné par l'Etat, consiste à faire payer plus cher les tronçons les plus fréquentés. Les tronçons franciliens sont les premières victimes de cette pratique inégalitaire et discriminatoire. Le concessionnaire encaisse ainsi chaque année 30 M€ supplémentaires au détriment des usagers des tronçons franciliens.
- 3** – Depuis près de 50 ans, sur le tronçon commun de l'A10, le concessionnaire perçoit indûment un péage pour des trajets non effectués (entre la Folie-Bessin et le péage de Dourdan) cela lui a rapporté de l'ordre de 20 M€.
- 4** – L'examen comparatif des résultats financiers de Cofiroute par rapport aux autres concessionnaires<sup>(e)</sup> justifie l'application immédiate des clauses de *limitation de rentabilité* par un réajustement du contrat de concession.
- 5** – La mise en place d'un plan de circulation dans le grand sud francilien est nécessaire. Il obligerait les poids lourds en transit à utiliser l'A10 plutôt que la RN 20.<sup>(f)</sup>

## EN RESUMÉ

Dans les deux scénarios, l'intervention de l'Etat devra consister à égratigner une infime partie des effarants privilèges qu'il a octroyés au concessionnaire.

Dans le contexte actuel, le second scénario pourrait être le plus réaliste car les incidences financières et contractuelles sont moindres et il ne nécessite aucun achat et prise en main par l'Etat.

Cependant, dans les deux cas, deux mesures d'encadrement sont indispensables :

- D'une part, la mise en place de tarifs préférentiels incitatifs au niveau des péages d'Ablis et d'Allainville pour les trajets vers ou venant de Paris. Nous proposons 0,5 € à Ablis et 0,7 € à Allainville
- D'autre part, prendre des mesures d'interdiction totale de circulation des poids lourds en transit sur l'ensemble de la RN 20 francilienne (cette modalité pourrait s'appliquer depuis Artenay).

**a** : Ces dispositions émanent d'organismes officiels et ne présentent donc pas d'objections juridiques

**b** : Malgré des profits exceptionnels, ces clauses ne sont pas appliquées. Elles pourraient compenser très largement les conséquences de la gratuité

**c** : Ce montant est calculé sur la base du prix de vente des sociétés d'autoroutes en 2006 et de la moins value à mi durée de la concession, ainsi que sur le rapport parlementaire n°2476 de décembre 2014

**d** : A titre de comparaisons, cela représente 1% des dividendes versés en 2016 par Cofiroute aux actionnaires de Vinci et équivaut aux coûts de la déviation de Gometz la Ville, payée par les essonniens, en conséquence directe du péage sur l'A10

**e** : Le différentiel de rentabilité de Cofiroute par rapport aux autres sociétés concessionnaires se monte à 61 M€ net par an

**f** : Les recettes procurées par le transfert de trafic poids lourds de la RN 20 vers l'A10 représenteraient 34 M€/an de CA, soit 12 M€/an net supplémentaires pour le concessionnaire. A elles seules, elles rapporteraient bien au-delà des effets de la gratuité.