



RENCONTRE AVEC LA PRESSE Le 7 mars 2005

☎ 06 07 29 85 35 - a10gratuite@free.fr

RENCONTRE AVEC LA PRESSE le 7 mars 2005

Nos dernières rencontres avec la presse datent des 4 et 7 mai 2004, en pleine période de renouvellement des assemblées territoriales (régionales et départementales). Le 4 mai au péage de Dourdan ou, pendant 12 heures, nous avons distribué un tract aux usagers de l'A10 et le 7 mai à la réunion publique d'information des usagers et riverains de l'A10 francilienne. Depuis, les choses ont évolué.

- la mobilisation sur le dossier a pris beaucoup d'ampleur,
- il est très présent auprès des décideurs.

Pour ceux qui ne connaîtraient pas le dossier, un bref rappel de nos motivations.

Nous ne demandons pas un privilège.

- Nous demandons l'égalité des franciliens dans l'accès aux transports. L'A10 est à péage à 23 Kms de Paris, les anciennes concessions le sont à la sortie de l'agglomération francilienne.
- A la différence des autres franciliens, pendant 35 ans, nous avons déjà largement payé cette infrastructure.
- L'A10 francilienne traverse une zone défavorisée tant dans le ratio habitat/emploi que dans l'équipement en transports collectifs.
- Le péage a des conséquences négatives multiples dans toute la région (saturation du réseau secondaire, problèmes environnementaux, économiques et de sécurité).
- Libérée de la tutelle de la société concessionnaire, cette infrastructure pourrait être partiellement utilisée à la mise en place d'une ligne de transports en commun performante.

La mobilisation a beaucoup progressé

- Nous avons délibérément profité de la période préélectorale du printemps 2004 pour solliciter un soutien massif des élus sortants ou des candidats.
- La lettre au ministre des transports a été signée par plus de 70 élus de l'Essonne et des Yvelines : 10 parlementaires, 18 conseils régionaux, 20 conseils généraux, 38 maires.
- JP HUCHON, Président du conseil régional, nous a adressé un courrier le 11-02-04 en déclarant : *"il est incontestable que la population du sud ouest de l'Ile de France peut s'estimer inégalement traitée par rapport aux autres habitants de la périphérie"*. Pour sa part, M. BERTON, Président du conseil général de l'Essonne, nous écrivait le 22-11-04 : *"il convient qu'il (l'Etat) assume pleinement cette charge et mette fin à la situation injuste du péage de Dourdan"*.
- Au delà des circonstances électorales favorables, ces prises de position témoignent de la sensibilité de la population et des élus locaux à ce dossier.

Grâce à cette mobilisation, nous avons été reçus une première fois au ministère des transports en février 2004.

A l'issue de cette entrevue le ministère avait pris quatre engagements.

- Il ne s'était pas opposé au principe d'une table ronde que nous préconisions,
- à la condition d'engager des pourparlers préalables avec les collectivités territoriales et les parlementaires concernés. Il s'était lui même engagé à entreprendre ces pourparlers.

- Il avait répondu positivement à notre demande de diligenter une étude financière sur les conséquences financières de notre revendication.
- Enfin, le principe d'une nouvelle rencontre, pour faire le point de ces engagements, avait été prévue au début de l'été 2004.

Pour nous, cette rencontre fut considérée comme encourageante.

Après plusieurs sollicitations pressantes de notre part, un second rendez-vous fut enfin pris courant décembre 2004. Il fut reporté par le ministère en janvier 2005. Cette seconde rencontre avait donc pour objet de dresser l'état d'avancée des engagements du ministère.

- Concernant la table ronde, le ministère ne souhaite plus aujourd'hui être le maître d'œuvre, il rejette cette responsabilité aux collectivités territoriales. Selon lui, son rôle se limitera à celui d'un "facilitateur".
- Concernant les pourparlers avec les collectivités et les parlementaires, il n'a rien fait.
- Enfin, l'étude financière est en cours de réalisation. Elle a été confiée à... COFIROUTE ! A notre demande, nous devrions en être destinataires courant mars 2005.

Pour nous, cette rencontre a été consternante en raison des revirements et des carences ministérielles.

Etat de l'action des autres institutions

- Pour le Conseil régional, depuis la lettre du président-candidat JP HUCHON évoquée précédemment et celle du vice-président S. MERY, chargé des transports, précisant le 19-02-2004 ; *"Nous sommes très attentifs aux évolutions de ce dossier et je vous réaffirme mon soutien" "je reste vigilant quant à ses suites"*, l'exécutif régional ne répond pas à nos demandes d'entrevue.
- F. BOROTRA, président du Conseil général des Yvelines, se désintéresse totalement du dossier. Bien que sollicité à plusieurs reprises, en tant qu'association de citoyens, nous attendons toujours les explications des raisons de ce désintérêt.
- Pour sa part, outre la déclaration de son président déjà évoquée, le Conseil général de l'Essonne par l'intermédiaire de G. FUNES, vice-président chargé de la voirie, nous a reçu à deux reprises. La dernière, en janvier 2005, a permis de faire le constat suivant :
 - Confirmation de l'accord du conseil général pour participer à une table ronde, sans cependant vouloir en être l'initiateur.
 - A notre demande, une enquête origine/destination a été menée sur certains axes routiers et autoroutiers du bassin de l'A10. Les résultats de cette enquête confirment ce que nous savions déjà : les déplacements sont motivés, pour 70%, par les trajets domicile/travail et ceci entre les zones d'habitation du sud ouest francilien et les bassins d'emplois situés plus au nord (Paris et proche banlieue, les Ulis, Massy, plateau de Saclay, Evry). Malheureusement, cette enquête a été confiée à... COFIROUTE. Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que son efficacité et ses enseignements n'apportent rien de nouveau au dossier.
 - Nous avons profité de cette rencontre pour aborder le problème du stationnement de plus en plus difficile autour de l'arrêt des bus transessonne au péage de Dourdan. Ces lignes ont été créées et sont subventionnées par le conseil général de l'Essonne, mais l'arrêt se situe sur le territoire des Yvelines. Or, le Conseil général des Yvelines semble ignorer le problème alors que 70% des véhicules stationnés, au bord de la route ou

dans les champs, sont des Yvelines. Le Conseil général de l'Essonne nous a dit être disposé à trouver des solutions.

Les évolutions récentes du contexte dans lequel se situe notre action.

- Avec la mise en place des lois de décentralisation, la région accède à la direction du STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France) précédemment présidé par l'Etat. Cela donne à la région des pouvoirs d'intervention renforcés. Cependant, le réseau autoroutier reste sous la tutelle de l'Etat.
- Le Schéma Directeur Régional pour l'Ile de France (SDRIF) est en cours de révision. Cela ouvre la possibilité d'une réflexion d'ensemble sur les aménagements à moyen terme. Nous entendons que cette révision intègre les besoins en transports dans le sud ouest francilien, particulièrement la gratuité de l'A10 et un développement significatif des transports collectifs
- Afin de s'inscrire dans les normes européennes, la réglementation des marchés publics concernant les concessions autoroutières vient d'être sensiblement modifiée. Son ouverture à la concurrence de l'ensemble de l'Union rend caduque l'ancien système français dit "d'adossement". Cette réforme modifie donc sensiblement les termes des contrats de concession.

Au sujet de l'engagement des élus et des collectivités locales

Nous sommes passés d'une période préélectorale à une période postélectorale. Evidemment, cela a des incidences sur la sensibilité et le degré de mobilisation des élus. Cependant, nous ne partageons pas le point de vue du ministère qui, l'or de notre entrevue de janvier, fuyait ses responsabilités au prétexte d'un manque de détermination des élus. L'état de la mobilisation dressé précédemment atteste du contraire.

Cependant, en raison de l'incurie du ministère nous estimons qu'il convient que la mobilisation prenne aujourd'hui une autre ampleur. C'est la raison pour laquelle le Conseil d'administration de A10 GRATUITE vient de prendre une nouvelle série d'initiatives.

Une nouvelle étape dans la mobilisation

Nous allons proposer aux élus et aux collectivités territoriales de passer d'un soutien formel à un engagement concret, seul susceptible de faire progresser notre revendication.

Ce plan d'actions a un double objectif :

- obliger le ministère à prendre ses responsabilités,
- obtenir des instances territoriales un rôle plus actif.

A cet effet, nous venons d'adresser un dossier accompagné d'une lettre demandant :

- aux Maires du bassin de l'A10 et des communes riveraines des RN 10 et RN 20 de ;
 - signer personnellement une nouvelle lettre au Ministre des transports,
 - soumettre une délibération à leur conseil municipal,
 - intervenir auprès des parlementaires et des collectivités territoriales desquelles ils dépendent.
- aux Conseils régionaux et généraux de l'Essonne et des Yvelines de ;
 - signer personnellement la nouvelle lettre au Ministre des transports,
 - proposer une délibération à l'Assemblée territoriale à laquelle ils sont élus soutenant nos objectifs et mandatant l'exécutif pour engager des pourparlers avec l'Etat et le ministère.
- aux parlementaires de l'Essonne et des Yvelines de ;

- signer personnellement la nouvelle lettre au Ministre,
- solliciter concrètement et régulièrement le Ministre en lui demandant de rendre compte de son action sur ce dossier.

Afin de coordonner l'ensemble de ces démarches et d'en informer la population, nous avons invité les élus à nous adresser une copie de leurs initiatives.

Cette nouvelle série d'initiatives s'appuie sur deux constats

- La complicité Etat-COFIROUTE pour maintenir le statu quo,
- le contrat de concession au caractère léonin exonère COFIROUTE de ses missions d'intérêt public.

La complicité Etat-COFIROUTE : la preuve par trois

- La réforme du système d'attribution des concessions autoroutières prônée par Bruxelles coïncidait avec la fin des amortissements engagés pour la construction de l'A10 francilienne. La nouvelle législation est censée aboutir à plus de clarté dans les contrats. La durée de la concession serait directement liée à l'amortissement des investissements consentis par la société concessionnaire. Ainsi, logiquement, la mise en œuvre de cette réforme appelait une modification du statut de l'A10. Or quelques temps avant son application, l'Etat faisait un cadeau royal à COFIROUTE en prolongeant la concession, de gré à gré, jusqu'en 2028.
- La scandaleuse politique tarifaire de COFIROUTE, dénoncée par la Cour des comptes et par la presse n'est que le fruit juteux de la complaisance de l'Etat qui en fixe les termes (**voir sur le site la rubrique "l'entente cordiale"**).
- Le principe d'égalité sur le tronçon francilien n'est pas respecté puisque, selon l'endroit où un automobiliste entre sur l'A10, le prix du kilomètre parcouru varie d'un facteur 10. Interpellé plusieurs fois par nous mêmes pour faire respecter la loi, l'Etat ne fait rien et ferme les yeux.

Les conséquences du contrat de concession léonin passé par l'Etat à COFIROUTE

Ici, laissons parler les chiffres. Tout d'abord, observons les résultats financiers de la maison mère VINCI.

Evolution du bénéfice net entre 2002/2003 : +15.5%, entre 2003/2004 : +35.1%

Evolution du résultat d'exploitation entre 2002/2003 : +9.2%, entre 2003/2004 : +17.7%

Evolution du chiffre d'affaire entre 2002/2003 : +5.5%, entre 2003/2004 : +7.8%

Evolution des dividendes versés aux actionnaires entre 2002/2003 : +31%, entre 2003/2004 : +48%

Observons maintenant la place de COFIROUTE dans le groupe VINCI. Les résultats pour 2004 ne sont pas encore connus.

Evolution du chiffre d'affaire entre 2002/2003 : +6.35%

Evolution du résultat d'exploitation entre 2002/2003 : +12%. En 2003, le résultat d'exploitation représentait 57% du chiffre d'affaire (54% en 2002).

Si en 2003, le chiffre d'affaire de COFIROUTE représentait 4.6% du CA du groupe VINCI, COFIROUTE représentait 40.7% de son résultat d'exploitation et 44.4% de son résultat net.

Dans ces conditions on peut s'interroger sur le sens des opérations dites de mécénat de VINCI, notamment celle pour la rénovation de la galerie de glaces au château de Versailles.

Pour notre part, nous considérons que les habitants du sud Yvelines, dont les problèmes d'emplois et de transports sont ignorés par l'Etat et le Conseil général des Yvelines, n'ont pas vocation à financer la restauration de la galerie des glaces du château de Versailles.



RENCONTRE AVEC LA PRESSE Le 7 mars 2005

☎ 06 07 29 85 35 - a10gratuite@free.fr

En guise de conclusion

On le voit, ce que nous demandons est une goutte d'eau dans l'océan des intérêts financiers en présence.

- La gratuité pour les franciliens représente 0.5% du CA de COFIROUTE et 0.02% du CA de VINCI.
- Elle représente à peine 25% de la rémunération du PDG de VINCI, qui, avec 13.8 millions d'euros par an, se situe au cinquième rang au hit parade des PDG les mieux payés de France.

La clé du problème est dans les mains de l'Etat, particulièrement du Ministre des transports. Ce n'est ni un problème technique, ni un problème financier (nous venons de le montrer) mais cela relève d'une volonté politique.

L'Etat a parfaitement les moyens (il a surtout le devoir) d'amener COFIROUTE-VINCI à se préoccuper un peu plus de ses missions publiques qui lui sont concédées par l'Etat.

Jusqu'à ce jour notre action a privilégié les démarches permettant de faire connaître le caractère parfaitement réaliste du dossier. Les décideurs ont dorénavant tous les éléments du problème. Si leur laxisme perdurait, nous serions évidemment obligés d'utiliser d'autres moyens pour qu'enfin la population du sud ouest francilien soit entendue.