

Mesdames, Messieurs,

La création du Comité des élus pour la gratuité des tronçons franciliens des autoroutes A10 et A11 est à la fois l'aboutissement d'un riche travail avec les élus du sud francilien et l'engagement d'une nouvelle mobilisation.

En 12 ans, 25 parlementaires ont interpellé à de nombreuses reprises les 8 ministres qui se sont succédés au ministère des transports. Dans la même période, 45 délibérations municipales, 7 délibérations d'assemblées territoriales, dont 3 du conseil général de l'Essonne, ont été adoptées et transmises à l'Etat.

Cette intense activité n'a pas été sans résultats, même si l'essentiel reste encore à obtenir.

Nous le savions, l'action que nous avons engagée est longue et difficile.

Les injustices et les inégalités territoriales provoquent une colère légitime. Mais aussi, face à la puissance du lobby parasitaire des concessionnaires et à la démission de l'Etat, elles engendrent parfois de la résignation. Nous avons choisi de faire face, de ne pas subir sans agir.

Cette confrontation est rude parce que les relations entre l'Etat et les concessionnaires sont très établies : elles sont opaques, elles sont faites de duplicité et de complaisances multiples, elles sont caractérisées par des rapports incestueux inacceptables (si vous le souhaitez, je répondrai de façon plus détaillée à toutes les questions à ce sujet).

Nous avons eu de nombreux entretiens au ministère, particulièrement ces trois dernières années. Le dernier remonte au 18 octobre. Ces rencontres se sont avérées décevantes dans la mesure où l'Etat et ses responsables politiques ne prennent pas leurs responsabilités. De ce fait, le rôle des fonctionnaires - fussent-ils de haut niveau - que nous rencontrons, se résume à la défense du statu quo avec une suffisance qui ne saurait masquer une méconnaissance et un mépris des réalités territoriales.

Ceci nous confirme dans notre conviction de toujours : les enjeux de ce dossier ne sont ni techniques, ni juridiques, mais politiques, au sens le plus noble ; celui de l'intérêt général.

Oui, cette bataille est difficile, mais depuis quelques temps elle se développe dans un contexte plus favorable :

- La contestation des relations entre l'Etat et les concessionnaires ne cesse de grandir
- Les campagnes de presse, de plus en plus fréquentes, expriment l'exigence de changements majeurs dans le domaine autoroutier
- Nationalement, des responsables politiques de toutes tendances viennent de dénoncer la démission de l'Etat et lui demandent de mettre

- fin aux privatisations des autoroutes (une nouvelle vague est prévue dans le nouveau plan de relance autoroutier)
- La présence de nombreux élus dans le Comité atteste que les conséquences négatives de la compromission de l'Etat deviennent insupportables pour les populations et les collectivités locales
 - La prédominance des intérêts particuliers face à l'intérêt général est vivement contestée
 - Les rapports de la Cour des comptes ne cessent de critiquer les distorsions relationnelles entre l'Etat et les concessionnaires (de ce point de vue la remise en cause des relations déséquilibrées entre l'Etat et les concessionnaires ne devrait pas faire oublier qu'elles sont encore plus déséquilibrées entre les usagers et les concessionnaires)
 - Les projets de moyen et de long termes, les schémas d'aménagements territoriaux tels que : le SDRIF/Grand Paris, le Schéma national des infrastructures de transports, le Plan de relance autoroutier ne laissent pas entrevoir d'améliorations significatives dans les transports en grande couronne francilienne. Pourtant, il y a urgence. Les discours sur la priorité à l'amélioration des transports du quotidien sont contredits par les actes.

La constitution du comité des élus pour la gratuité s'inscrit donc aujourd'hui dans une exigence plus vaste de changement de cap en matière de transports et d'intervention publique.

De ce point de vue, malgré la crise, l'indécence des résultats financiers des concessionnaires devient insoutenable. N'oublions pas qu'ils sont les fruits de la complaisance de l'Etat et ceci au détriment des usagers et de l'intérêt public.

C'est pour cette raison que si nous pouvons comprendre que les concessionnaires soient mis à contribution afin d'accroître les recettes budgétaires de l'Etat (comme avec l'augmentation de la redevance foncière), cela ne peut faire le compte.

Nous demandons que la manne amassée sur le dos des usagers leur soit partiellement restituée en corrigeant les disparités d'accès aux infrastructures autoroutières comme celles qui concernent les tronçons franciliens des autoroutes A10 et A11, payants à 23 km de Paris, ce qui améliorerait ainsi les déplacements quotidiens dans ce secteur.

J'en arrive à la présentation du Comité.

Pourquoi avoir créé ce comité ?

Jusqu'à ce jour les interventions des élus ont été essentiellement individuelles ou locales (les interventions individuelles ou locales doivent évidemment se poursuivre). Pour autant, il nous a semblé que l'heure est venue, qu'ensemble ils exigent de l'Etat et des pouvoirs publics compétents qu'ils assument enfin leurs responsabilités publiques.

Ce comité constitue un soutien moral et politique de la plus haute importance. Il sera comme une carte de visite d'accompagnement du dossier, comme une carte de visite sur la table des négociations. Il montrera aux populations concernées que, par delà les engagements divers des élus qui ont répondu favorablement à notre appel, ils s'engagent ensemble pour obtenir des réponses aux problèmes que leurs concitoyens vivent au quotidien.

A ce jour, le Comité est constitué de :

- 9 parlementaires
- 17 conseillers régionaux et généraux
- 44 maires

Pour le constituer nous avons rencontré la plupart des élus qui le composent. Que nous ont-ils dit ? Pourquoi ont ils accepté de le rejoindre ?

Les raisons sont à la fois diverses et profondément convergentes.

Elles sont diverses parce que les conséquences du péage sont vécues de façons diversifiées selon la position géographique des uns et des autres dans le bassin de l'A10 :

- Elles sont économiques et sociales en raison de la discrimination que subissent ceux qui, chaque jour, doivent acquitter un péage pour aller travailler (rappelons de le coût annuel varie de 300€ à 1200€ selon le lieu ou l'on se trouve)
- Elles sont liées aux déséquilibres d'aménagement du territoire régional, la grande banlieue étant largement délaissée en matière d'infrastructures de transports, notamment collectifs performants
- Elles sont liées aux transferts de trafics provoqués par le péage sur les réseaux routiers secondaires
- Elles sont liées aux problèmes environnementaux et aux nuisances subies par les populations riveraines des axes secondaires saturés (le report, voir l'abandon de l'éco taxe repousse les espoirs des riverains de certains axes comme ceux de la RN 20)
- Elles sont liées aux transferts de charges sur les collectivités locales contraintes à des aménagements incessants du réseau secondaire, notamment dans la traversée des villages
- Elles sont liées aux problèmes de sécurité routière particulièrement sensibles en zone périurbaine

Tels sont les témoignages essentiels des élus.

Par delà la diversité de leurs motivations, une convergence majeure se dégage : la suppression du péage.

Ce comité restera ouvert à tous les élus qui souhaitent conjuguer leurs efforts afin que l'intérêt général s'impose face aux intérêts mercantiles des concessionnaires autoroutiers.

La naissance du comité est l'annonce d'une nouvelle mobilisation, plus forte, plus large qui commence aujourd'hui.

Tout d'abord, nous proposons d'envoyer, ce jour, une lettre ouverte au ministre des transports : d'une part, pour l'informer de la création de ce comité et, d'autre part, pour lui demander de nous recevoir ensemble. Copies seront simultanément adressées au Premier ministre, au Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie ainsi qu'aux présidents du Sénat et de l'Assemblée nationale en raison de l'important travail des parlementaires sur ce dossier.

Le gouvernement a annoncé à plusieurs reprises son intention, je cite : « d'améliorer les transports du quotidien et à court terme le service rendu aux usagers en identifiant des solutions immédiates ». Des solutions immédiates il y en a, nous l'invitons à passer aux actes.

Cette lettre est publique. Elle sera diffusée parmi les populations avec, nous l'espérons, la coopération de mesdames et messieurs les journalistes.

Les élections municipales auront lieu dans quelques mois. Dans le sud francilien les problèmes de transports sont particulièrement sensibles en raison notamment de l'absence de transports collectifs performants. Même si leurs enjeux ne se limitent pas à ceux de la gratuité, nous profiterons de cette période de débat public proche de nos concitoyens, pour que notre proposition soit présente dans tous les programmes municipaux.

Enfin, face à la démission et à l'impuissance sélective de l'Etat et de ses responsables successifs, notre conseil d'administration a décidé de lancer une grande campagne pour mettre fin au racket que subissent les usagers et pour faire évoluer les conditions de transports dans le sud francilien.

Elle aura pour objectif de montrer à l'opinion publique que des solutions immédiates existent pour améliorer leur vie de tous les jours, leur environnement et leurs transports du quotidien. Elle aura pour objectif d'accentuer la pression sur l'Etat en stigmatisant son incurie et en montrant que nous sommes déterminés à mener notre action jusqu'à son succès.

Cette campagne va évidemment s'appuyer sur les membres du Comité des élus, en premier lieu mesdames et messieurs les parlementaires, mais aussi sur les collectivités territoriales engagées dans cette juste cause. Chaque collectivité, chaque mairie sera un relais de cette campagne. Elle débutera au premier trimestre 2014 et se développera au moins une année durant.

Un proverbe Chinois dit : *Ne crains pas d'avancer lentement, crains seulement de t'arrêter*. Nous n'avons nullement l'intention de nous arrêter, avec les élus, avec nos 900 adhérents, nous avons au contraire l'intention de presser le pas.