



Saint Arnoult en Yvelines, le 26 avril 2013

Monsieur Frédéric CUVILLIER
Ministre des transports, de la pêche et de la mer
Hôtel de Roquelaure
246, boulevard Saint Germain
75007 Paris

Monsieur le Ministre,

Monsieur Franck MARLIN, Député-maire d'Etampes, nous a fait part de votre réponse du 17 avril 2013 relative à son courrier d'octobre 2012.

Cette réponse n'apporte pas d'éléments nouveaux sur le fond de ce dossier, mais elle appelle de notre part les remarques suivantes.

Tout d'abord, vous opposez un point d'ordre juridique à notre demande en précisant *"le principe d'égalité entre les usagers s'opposant à ce que l'itinéraire Dourdan-les Ulis ne soit gratuit que pour une catégorie d'usagers"*. Or, sur de nombreux tronçons concédés ce principe subit des dérogations. Prenons deux exemples proches : entre les sorties n° 20 et 22, l'A10 est gratuite pour le trafic local alors que le trafic de transit acquitte un péage, même situation sur l'A13 entre les sorties n°15 et 17. Autre exemple de nature différente, sur le tronçon francilien de l'A10, à l'échangeur de Dourdan, les usagers qui se rendent ou qui viennent de province paieront comme s'ils venaient ou se rendaient à Paris c'est-à-dire pour 19 km non parcourus. Que dire du principe d'égalité sur les autoroutes franciliennes quand, par exemple, l'A13 est payante à 51 km de Paris alors que l'A10 l'est à 23 km de Paris.

Pour des raisons économiques et sociales conjoncturelles, il semblerait en effet que les trafics sont globalement stables sur le réseau secondaire. Il n'en demeure pas moins qu'ils sont insupportables tout à la fois pour des raisons environnementales, de sécurité routière et pour les milliers d'heures perdues chaque jour dans les nombreux bouchons, notamment aux heures des trajets domicile-travail. Par contre, comme en attestent les enquêtes menées par le Conseil général de l'Essonne, nous affirmons qu'une partie importante de ce trafic (environ un tiers dans les secteurs saturés) emprunterait l'A10 si les conditions d'accès étaient économiquement acceptables.

En ce qui concerne le trafic PL sur la RN 20, nous considérons que les mesures dissuasives (écotaxe) ou répressives qui seront mises en place sur cet axe ne suffiront pas, notamment dans la perspective de l'aménagement de son tronçon Nord en boulevard urbain. Les transferts de trafics de l'ex RN 20 et de la RN 10 vers l'A10 en raison des effets de l'écotaxe, offre une opportunité exceptionnelle pour financer les modifications d'accès à l'A10. Il serait incompréhensible que l'Etat abandonne le bénéfice de cette disposition au concessionnaire, d'autant que les populations riveraines du tronçon commun A10-A11 subiront des nuisances acoustiques et atmosphériques renforcées.

Dans votre courrier à M. MARLIN vous faites référence à des réunions de travail et à des études réalisées concernant le trafic PL sur l'ex RN 20. Pourrions-nous avoir connaissance de ces études ?

Par ailleurs, nous avons noté avec intérêt vos informations concernant les comptages aux trois échangeurs franciliens. Cependant, pour qu'elles soient pertinentes, il conviendrait de disposer d'un comptage plus détaillé sur les quatre bretelles de chacun de ces échangeurs ce que nous avons demandé à plusieurs reprises, sans succès, à la DIT qui semble en faire un secret d'Etat.

Nous ne partageons pas votre affirmation selon laquelle le tronçon concédé qui est au centre de notre action serait proche de la saturation. Par contre, nous sommes d'accord avec vous sur le fait que notre demande s'inscrit dans le constat d'absence d'un réseau structuré de TC, carence qui ne sera pas comblée à brève échéance si on en croit les objectifs du SDRIF. Notre revendication s'inscrit pleinement dans la perspective d'une réduction de la dépendance à la voiture par la mise en place de TC alternatifs.

Enfin, concernant les tarifs préférentiels mis en place par votre prédécesseur, vous le confirmez, comme nous l'avions annoncé, leurs effets sont marginaux par rapport aux besoins. Si ceux concernant le covoiturage « *n'ont pas eu le moindre effet* », ce n'est pas pour des raisons de confort, c'est parce que la structure des mobilités en grande couronne francilienne rend cette pratique peu opérante. De la même manière, si « *le nombre d'abonnements souscrits n'a pas progressé* » c'est parce que les tarifs préférentiels proposés ne sont pas attractifs. Au sujet de ces deux dispositions - covoiturage et abonnements préférentiels - il nous serait utile de connaître précisément le nombre d'usagers profitant réellement de ces dispositions.

Monsieur le ministre, au cours de l'entretien que nous a accordé le Directeur adjoint de votre cabinet en septembre dernier, celui-ci nous avait fait part de l'objectif prioritaire du gouvernement de relever très sensiblement la redevance foncière des concessionnaires. Il nous avait fait savoir que le dossier que nous défendons mériterait d'être traité et pourrait l'être au second semestre 2013.

Il nous semble qu'il serait temps maintenant d'engager ce travail. Dans cet esprit, nous sommes à votre disposition pour examiner les réponses qui pourraient être apportées à nos propositions.

En vous remerciant par avance pour votre attention, nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, à toute notre considération.

Le Président,
Jean Claude LAGRON

- Pièce jointe : nos propositions techniques et financières pour la gratuité présentées à la table ronde qui s'est tenue au ministère le 18 mai 2011.